

COMMUNE DE BERGUES

Conseil Général du Nord
Direction de l'Environnement et du Développement des Territoires

Fonds d'Aménagement du Nord

ETUDE CADRE DE VIE



DIAGNOSTIC et SCHEMA DIRECTEUR

Septembre 2004

Aline Le Cœur, architecte-paysagiste, **Agence SINTIVE**, Ludovic Durieux, architecte,

AGORA SA, Paul Plak, études de déplacements,

1 rue Gounod, 59800 LILLE, Tél : 03 20 78 06 14 Fax : 03 20 31 38 82, mail : lecoeur.aline @wanadoo.fr

SOMMAIRE DIAGNOSTIC

| | Pages | | Pages |
|---|-----------|--|------------|
| 1. Cadre paysager | 3 | | |
| 2. Cadre historique | 5 | 5. La place du Souvenir et le Contour de l'Eglise | 61 |
| 2.1 Les côtes de Flandres vers l'an 900 | 6 | 6. La place Saint-Victor | 63 |
| 2.2 Bergues en 1630 | 7 | 7. Le Marché aux chevaux | 65 |
| 2.3 Bergues en 1749 – La carte de Cassini | 8 | Annexe : les commerces | 67 |
| 2.4 Bergues en 1825 | 9 | 5.3 Les portes et le rapport à l'extérieur de la ville, et la plate-forme d'échange pour les bus | 69 |
| 2.5 Bergues en 1889 | 10 | 1. Les portes | 80 |
| 2.6 Photo de Bergues en 1934 | 11 | 2. La plate-forme d'échange pour les bus | 81 |
| 2.7 Bergues en 1966 | 12 | 5.4 Les rives du canal intérieur | 84 |
| 2.8 Bergues en 1984 | 13 | 5.5 Le secteur du Groenberg et de l'abbaye St Winoc | 86 |
| 2.9 Bergues aujourd'hui | 14 | 5.6 Les franges entre ville et rempart | 86 |
| 2.10 Synthèse de l'évolution urbaine de Bergues | 15 | | |
| 3. Architecture | 17 | 6. La mobilité | 87 |
| 3.1 Les monuments classés et ISMH | 18 | 6.1 Les liaisons avec l'extérieur | 88 |
| 3.2 Les typologies architecturales | 19 | 1. Le réseau routier | |
| 1.1 Le bâti ancien | 19 | 2. Le chemin de fer | |
| 1.2 Les détails du bâti ancien | 20 | 3. Le réseau des bus | 90 |
| 2.1 Le bâti de la reconstruction | 21 | 6.2 Le centre ville | |
| 2.2 Les détails du bâti de la reconstruction | 22 | 1. Les piétons | |
| 3. Le bâti classé ou ISMH | 23 | 2. Les cyclistes | |
| 4. L'habitat contemporain | 24 | 3. L'automobile | |
| 5. L'architecture militaire | 25 | A) Les accès | |
| 6. La juxtaposition architecturale | 26 | B) Le stationnement | |
| 7. Les façades commerciales | 27 | C) Les autocars | 98 |
| 8. Les détails identitaires | 28 | 6.3 Diagnostic résumé | 99 |
| 9. Les éléments pénalisants | 29 | 6.4 Premières propositions (objectifs) | |
| 4. Patrimoine paysager | 30 | 7. Le stationnement | 101 |
| 4.1 Le patrimoine paysager | 31 | 7.1 Introduction | 102 |
| 4.2 Le vocabulaire : les matériaux, le patrimoine urbain, le mobilier et le fleurissement | 36 | 7.2 Le centre-ville | 104 |
| 5. Espaces publics | 43 | 7.3 Secteur de la gare SNCF | 118 |
| 5.1 Les places | 44 | 7.4 Conclusions globales | 119 |
| 1. Carte des espaces publics (voiries et places) | 46 | 8. Conclusions du diagnostic | 121 |
| 2. Ombre et soleil | 48 | 8.1 L'évolution urbaine de Bergues | 122 |
| 5.2 Analyse des places | 49 | 8.2 Les différentes épaisseurs et promenades de la ville | 123 |
| 1. Le Marché aux Fromages et la place du Marché aux Poissons | 52 | 8.3 Les portes | 128 |
| 2. La place Gambetta | 54 | 8.4 La complémentarité des places | 129 |
| 3. La place de la République, le Marché aux Volailles, le Marché au Lin | 54 | | |
| 4. Le Marché aux bestiaux | 59 | Bibliographie | 133 |

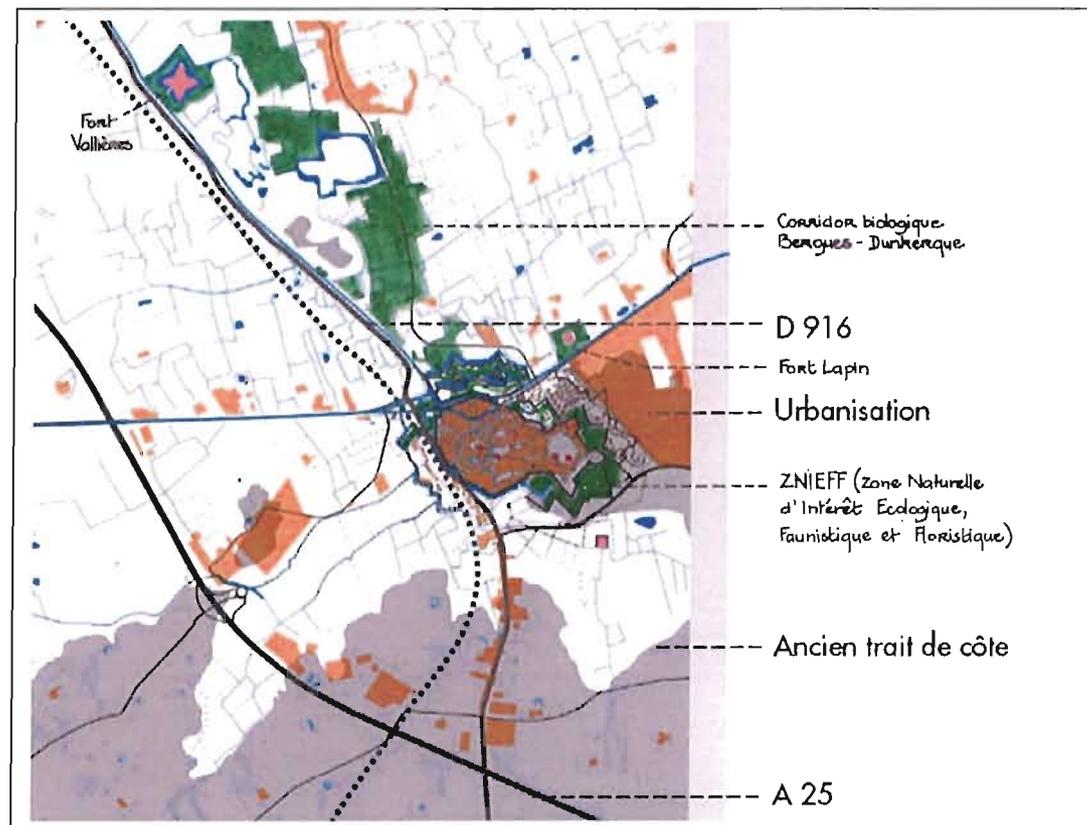
SOMMAIRE SCHEMA DIRECTEUR**Pages**

| | Pages |
|---|--------------|
| 1. Objectifs de paysage à l'échelle du territoire | 136 |
| 2. Objectifs pour les éléments liés à la nature | 138 |
| 3. Principes d'aménagement du centre ville | 140 |
| 4. Objectifs pour les déplacements, la circulation et stationnement | 142 |
| 5. Objectifs pour le tourisme | 146 |
| 6. Evolution de la zone d'activités | 148 |

1. Cadre paysager

1. Cadre paysager

- Position de Bergues sur un **isthme** correspondant à l'ancien trait de côte
- **Subsistance de la rupture Terre/Mer** entre la plaine, et ses zones humides et la « terre » et son plateau, plus sec. La plaine, drainée par tout le réseau des becques, des watergangs et des canaux. Le plateau sur lequel l'urbanisation s'est étendue.
- Bergues, installée dès son origine **sur un mont** (le mont du Groenberg, littéralement le 'mont vert', sur lequel fut construite l'abbaye St Winoc)
- **La ville et son enceinte** qui offre une multitude de paysages (murs épais des fortifications, portes, glacis, bâtiments militaires, douves remplies d'eau, chemins de ronde en hauteur et passages, ...)
L'enceinte de Bergues fait partie d'un système défensif comprenant entre autres le Fort Vallières, le Fort Lapin, le Fort Suisse.
- **La ville et son cadre végétal**
Une grande partie des fortifications offre un écrin végétal à la ville, à tel point que toute la zone située à l'Est est inscrite en 'ZNIEFF' (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique). Au nord du territoire de Bergues, « l'écrin végétal » de la ville est relié, comme le montre la carte, au bois des Forts qui forme un long couloir de verdure le long du canal de Bergues et par là même, un corridor biologique vers Dunkerque.
- Bergues et **ses 4 tours** ou clochers (de l'église, du beffroi, de l'ancienne abbaye)
Visibles de loin, les deux tours de l'ancienne abbaye, implantées sur le mont, fonctionnent encore comme des repères.



Carte réalisée à partir d'une carte issue du « Guide pour un projet partagé ». CAUE du Nord

Ainsi Bergues peut se targuer d'un cadre paysager exceptionnel qui lui confère sa propre identité.

2. Cadre historique

2.1 Les côtes de Flandres vers l'an 900

Sur cette carte du Xe siècle, la commune de Bergues se situe au cœur d'un maillage de terre et d'eau.

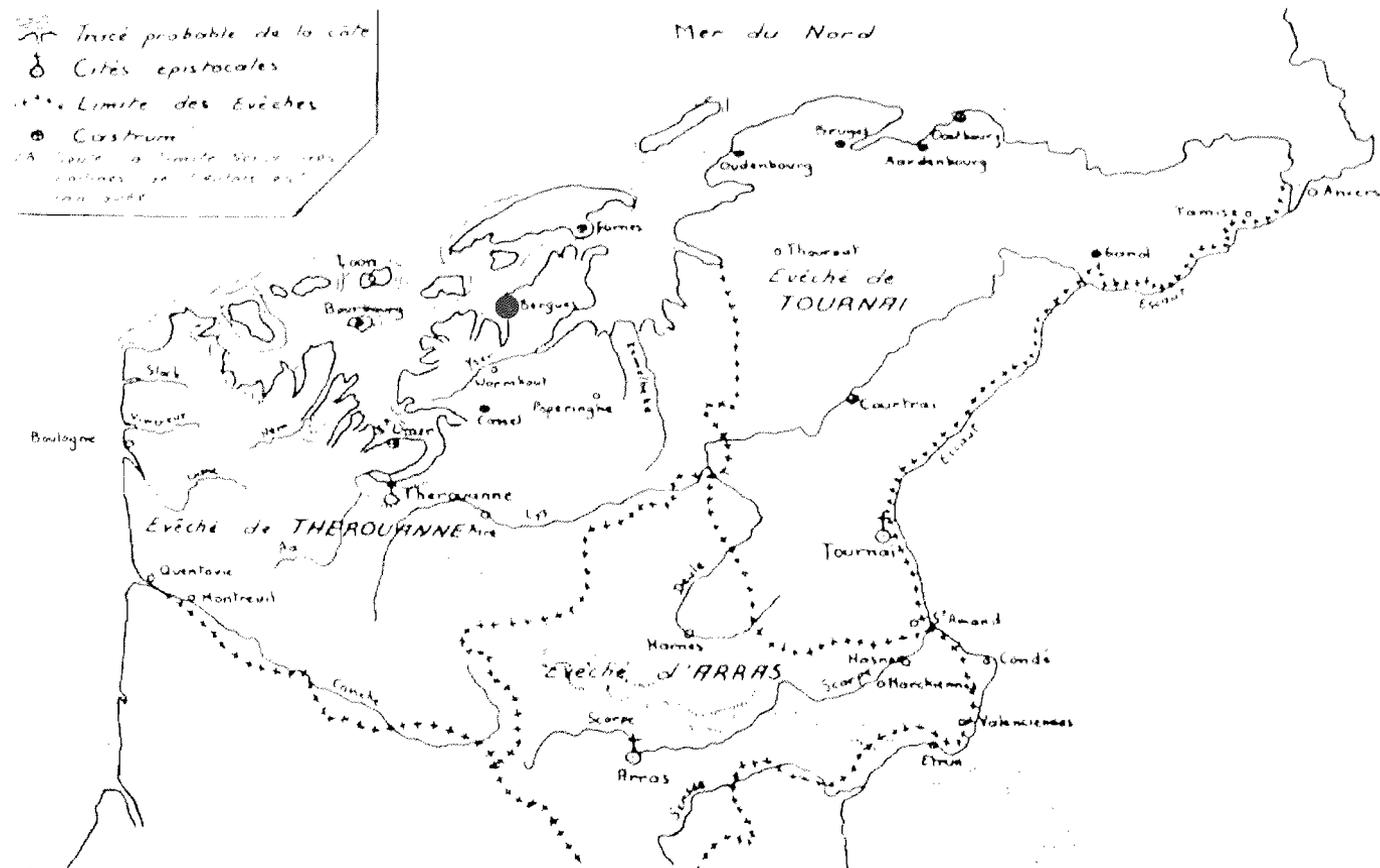
La **position géographique** de Bergues est un formidable tremplin économique.

- Envahie et pillée par des invasions à répétitions (Normands et Huns), c'est en **882** que les **fortifications** sont élevées, et que de grands et profonds fossés de forme circulaire sont creusés.

- Encerclant le vieux bourg, les fossés du castrum sont longés par une longue rue reproduisant la forme circulaire de l'enceinte primitive.

- Fin 9e s, construction de l'Eglise Saint-Martin.

- 1026 construction de l'Eglise abbatiale de Saint Winoc sur le Groenberg.



2.2 Bergues en 1635

La gravure de la Fontaine en 1635 est la deuxième représentation graphique de la commune de Bergues.

La précision et les nombreux détails de ce travail d'artiste, reflètent l'organisation et l'histoire urbaine de Bergues. La ville s'est structurée à partir de 2 établissements préurbains, le *castrum* (vieux bourg) et l'*abbaye*.

- Du fait de l'exiguïté du vieux bourg enserré par son système de **défense circulaire**, **les marchés se fixent à l'extérieur** près de la porte qui conduit à l'abbaye. Ce lieu d'échanges deviendra la place principale de Bergues.

Un canal pénètre dans la ville autour duquel les marchés viennent se greffer. Ce sont les marchés (essentiels pour la vitalité économique de la ville) qui façonnent fortement l'espace urbain.

- Dans le vieux bourg, le **parcellaire en forme de cercle** presque parfait qui forme les rues, s'avère être l'adaptation d'un système de défense, plutôt qu'une croissance radiocentrique due à l'attraction du vieux bourg.

- La **forme générale** de la ville va recevoir un cadre rigide avec le **tracé des enceintes** :

- **IXe et Xe siècles** : **élévation des fortifications** pour la défense du bourg (contre les invasions normandes et hunniques)

- **1280-1304** : **nouvelles fortifications**

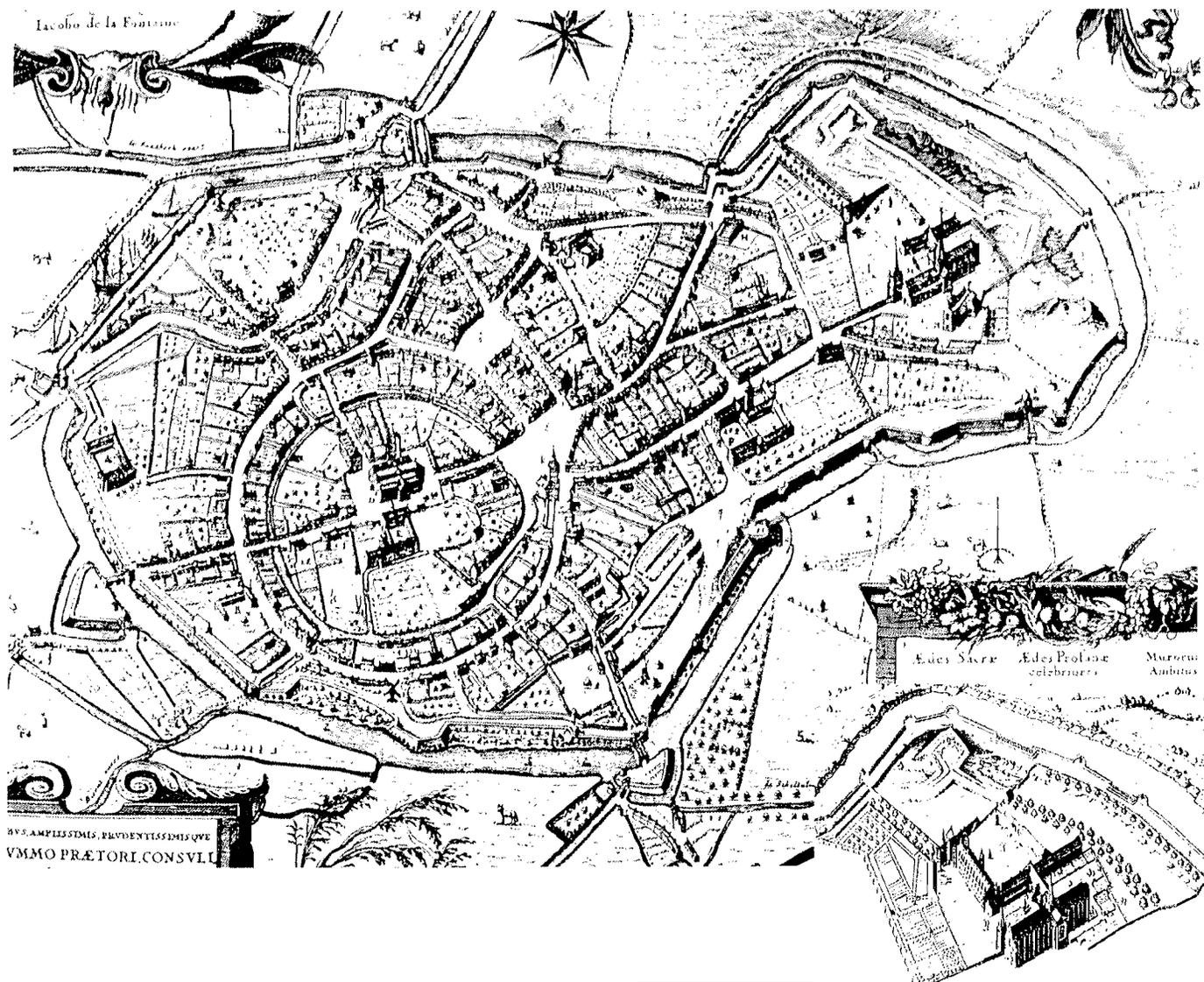
- **1417** : **inclusion de l'Abbaye de Winoc**

dans la ville, d'où modifications des fortifications

- **XVIIe siècle** : **Vauban** adaptera et complètera les fortifications en fonction des nouveaux besoins (sans modifier les dimensions internes).

- **Un château** est construit à côté de l'église abbatiale (il brûlera lors d'un incendie au XIVe siècle). En 1630, il ne reste plus qu'une motte féodale, elle-même démantelée au XVIIe lors des travaux de fortifications de Vauban).

- Au XVIIe siècle sur la gravure de la Fontaine apparaissent de nombreux **bâtiments culturels**, 5 couvents, 2 abbayes, 2 églises, 2 hopitaux et 1 collège de Jésuites, ainsi que **4 moulins**, 2 au sud et 2 au nord.



2.3 Bergues en 1749 - La carte de Cassini

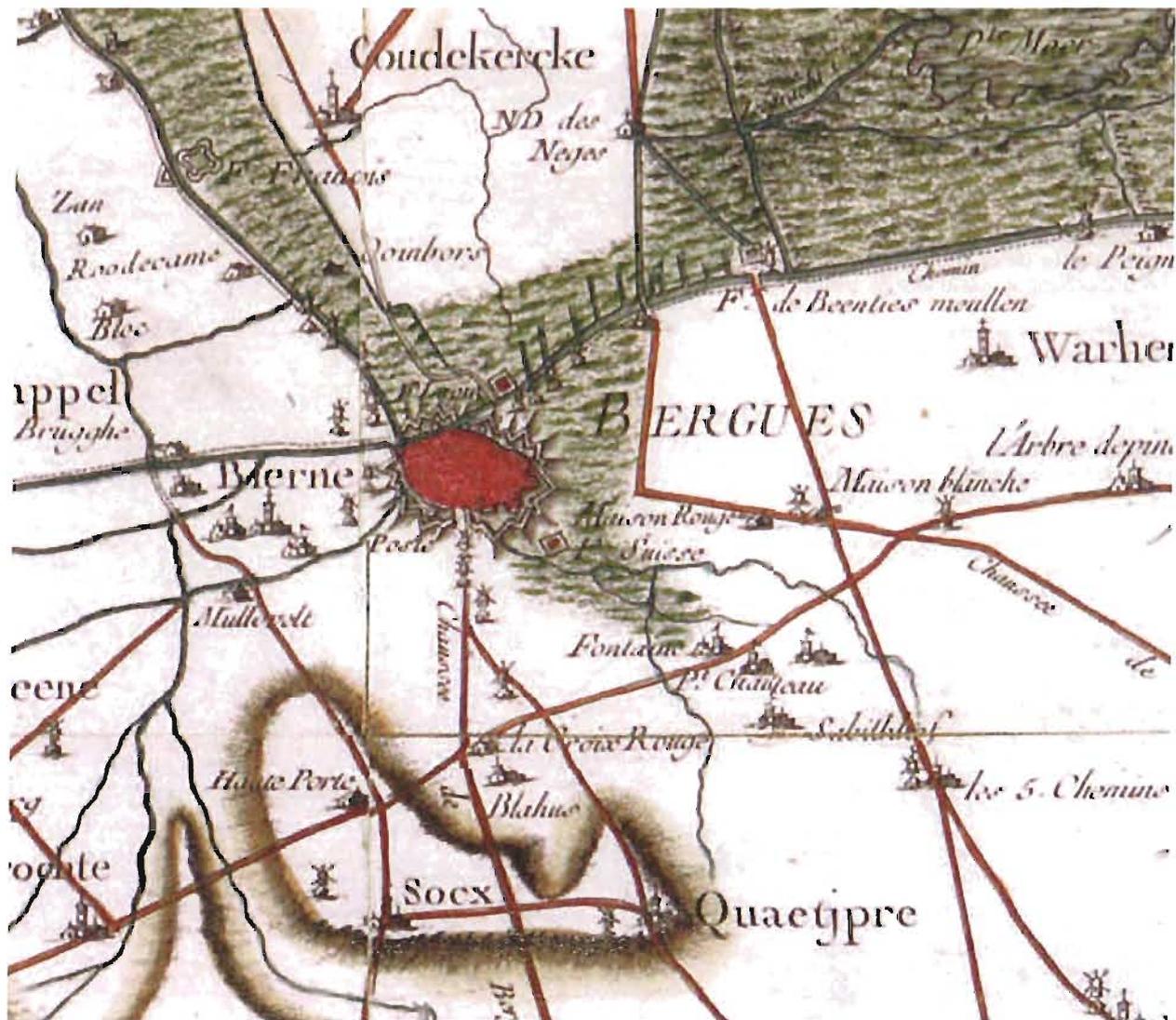
- Les fossés qui encerclent la ville sont toujours visibles sur le plan de 1635 et ils sont recouverts par une voûte de 1700 à 1725.

- A l'époque de Cassini, seules les **fortifications**, imposantes et impressionnantes sont représentatives de la commune de Bergues.

- Les **cours d'eau** épousent l'enceinte modifiée par Vauban au XVIIe s. et le canal traverse la commune fortifiée au nord.

- La porte principale de la ville semble être la porte sud, **porte de Cassel**. Un **moulin** apparaît, à proximité de la porte de Cassel au sud.

- L'**origine de la ville de Bergues** associe à la fois des éléments **religieux** (abbaye, couvents...), des éléments **économiques** (nombreux marchés...) et des éléments **militaires** (fortifications et proximité de 2 forts, un au nord et un au sud).

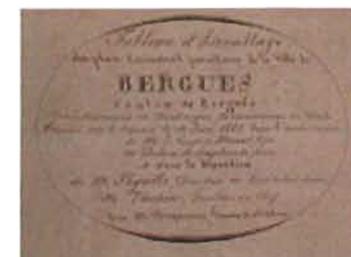


2.4 Bergues en 1825

- L'eau est toujours omniprésente mais son cours est modifié : il n'y a plus de petits bras pénétrant dans le vieux bourg. L'îlot central et circulaire, situé autour de l'église voit le tracé de l'eau recouvert par une densification du bâti.

- Les 4 moulins ont tous disparu.

- L'Abbaye de Saint Winoc n'apparaît plus (malgré ses multiples phases de constructions et reconstructions : de la fin du XVIIe siècle à la troisième et dernière phase de modifications vers 1750). L'abbaye disparaît en 1793.



2.5 Bergues en 1889

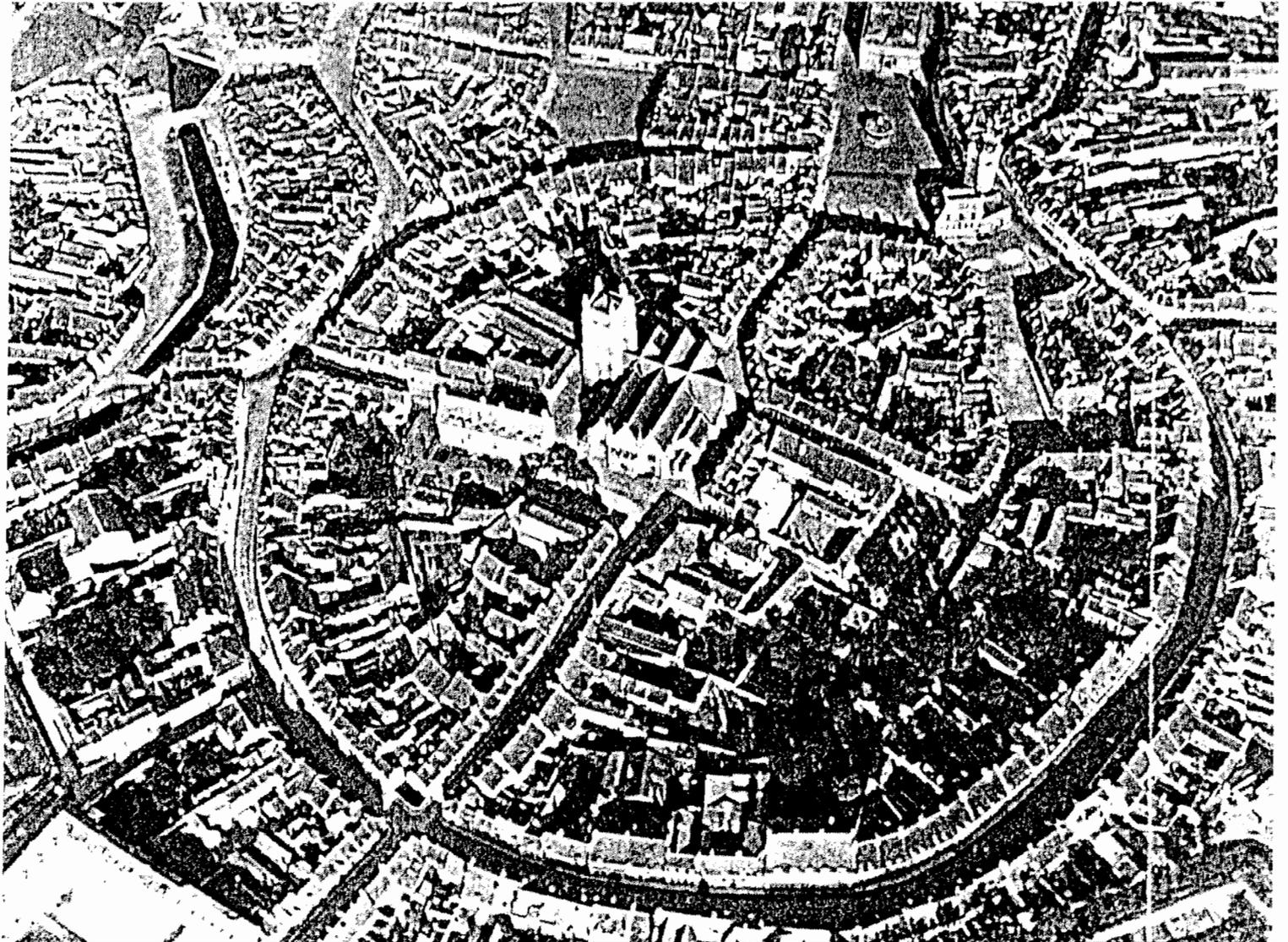
- La **voie de chemin de fer** traverse les glacis fortifiés selon un axe nord-ouest/sud-ouest.

- La **forme du parcellaire est identique** à celle du XVIIIe siècle. Le bâti se densifie, les coeurs d'îlots se construisent. La ville semble s'étirer vers le nord et bientôt le long de la voie de chemin de fer. Les bâtiments culturels ou publics se repèrent sur le plan par leur couleur (bleu foncé).

- Le **cimetière** est représenté au nord-ouest encadré de voies d'eau, de fortifications et de la voie de chemin de fer.



2.6 Photo de Bergues en 1934



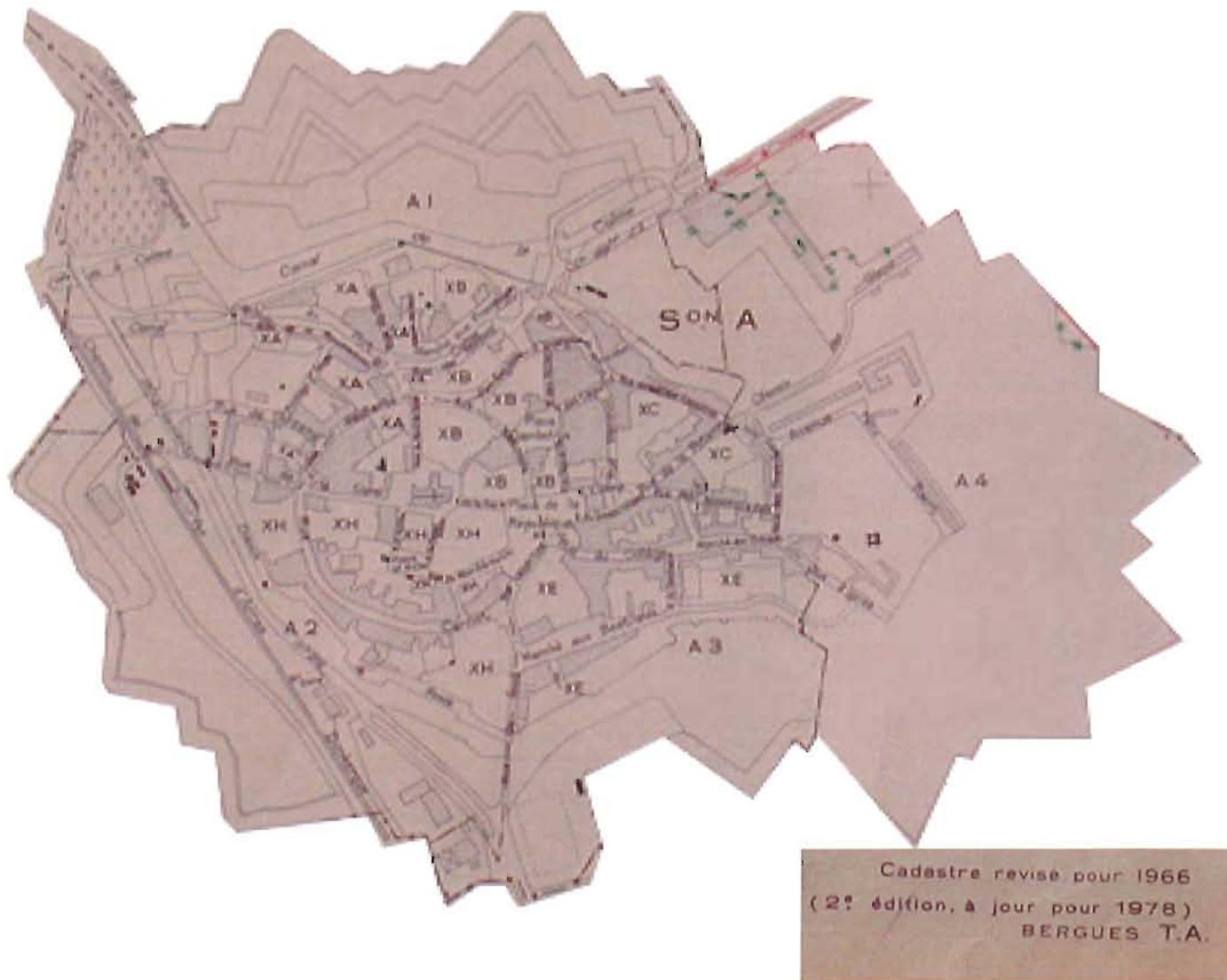
2.7 Bergues en 1966

- Sur le plan de 1966, Bergues apparaît comme une ville partiellement détruite, suite à 2 guerres (la seconde fut particulièrement dévastatrice).

Plusieurs îlots du centre-bourg sont totalement rasés, certains îlots vidés de leurs bâtis intérieurs. Malgré ce traumatisme, le parcellaire de la ville ne sera pas modifié lors de la reconstruction de la commune. En effet, presque 20 ans après la fin de la Seconde Guerre mondiale, la ville semble toujours évidée. Une grande partie des bâtiments publics et culturels est fortement endommagée, voire entièrement rasée.

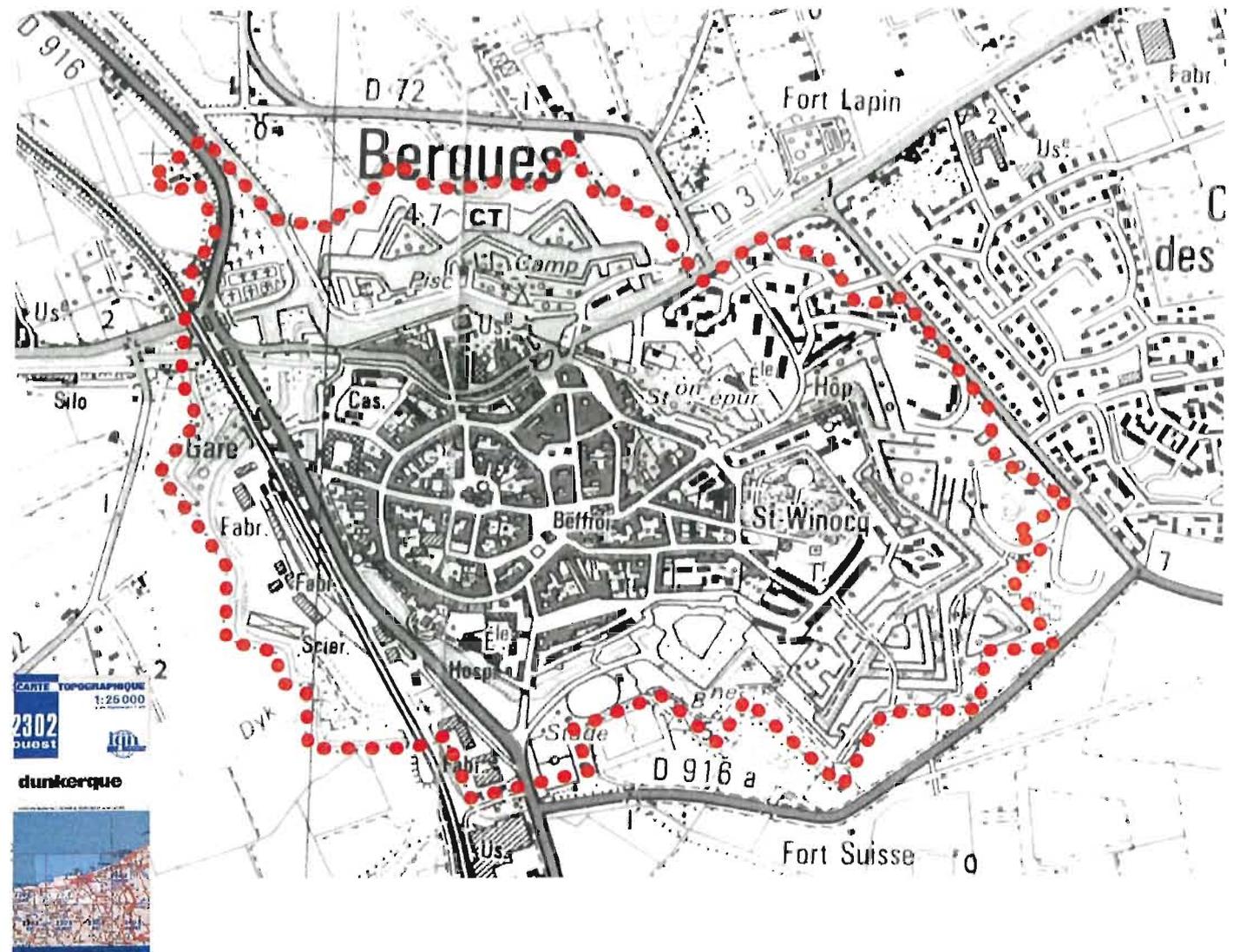
- La ville semble tout de même s'**étendre vers le nord-est et le long de la voie de chemin de fer.**

- Les cours d'eau sont modifiés, avec la disparition des fossés d'eau au sud et d'un fossé à l'ouest de la commune. L'emplacement de ces étendues d'eau sera remplacé par un terrain de sport et par la zone industrielle.



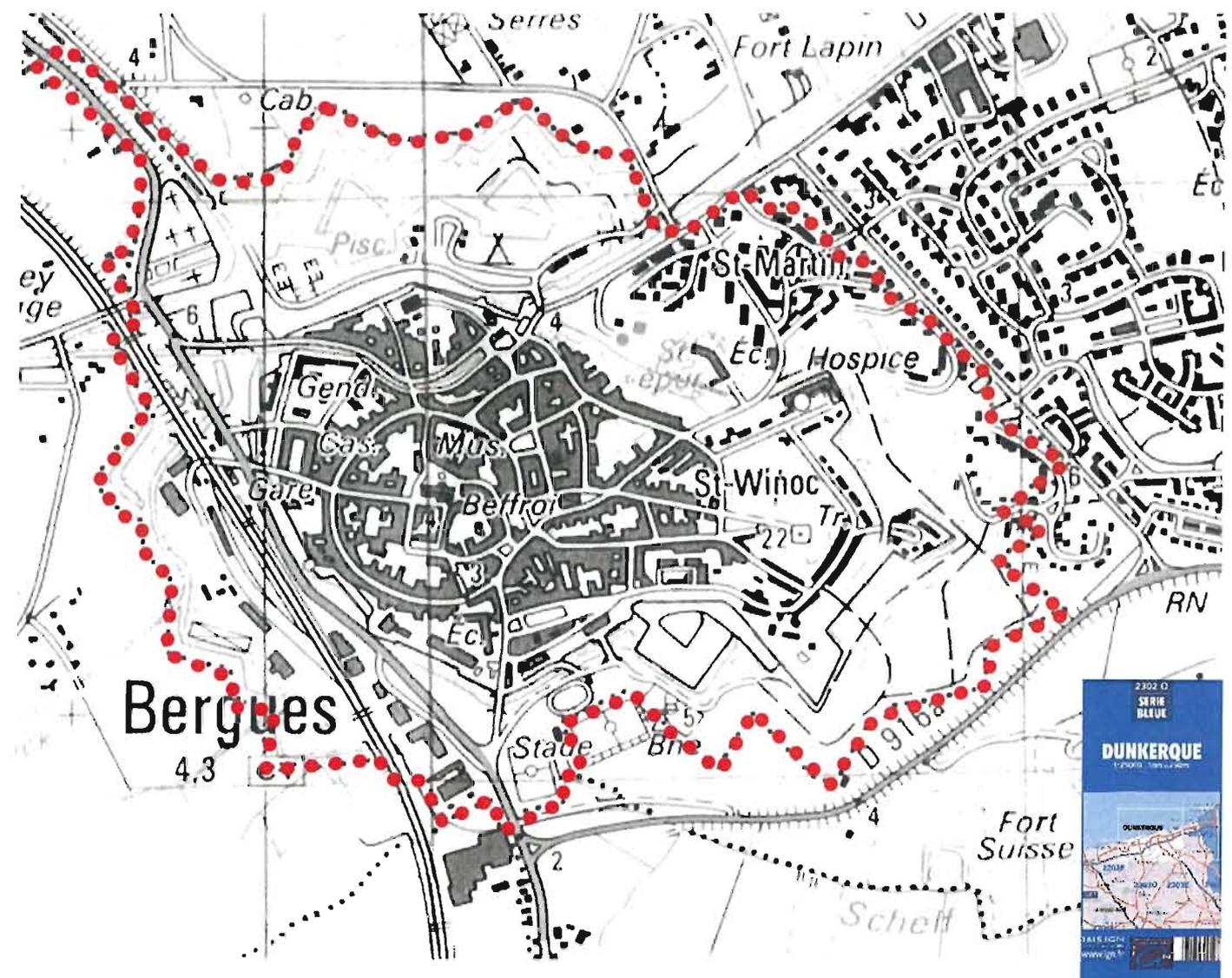
2.8 Bergues en 1984

- En 20 ans (comparativement au plan de 1966, qui marque la fin de la reconstruction), la ville n'a quasiment pas changée.
- La ville s'étend au nord-est, avec l'apparition de petits pavillons au pied de l'enceinte de la ville fortifiée.
- Une piscine et un camping municipal sont créés entre le canal et les fossés remplis d'eau au nord de la ville.
- A proximité du terrain de foot, au sud, est construit un stade (1961).
- De grands axes routiers traversent la ville:
 - Nord /Sud, parallèle à la voie SNCF (1952).
 - Nord/Ouest - Nord/Est, longeant le canal et traversant la ville.
- Une station d'épuration et un château d'eau (environ 1960) apparaissent au nord-est.

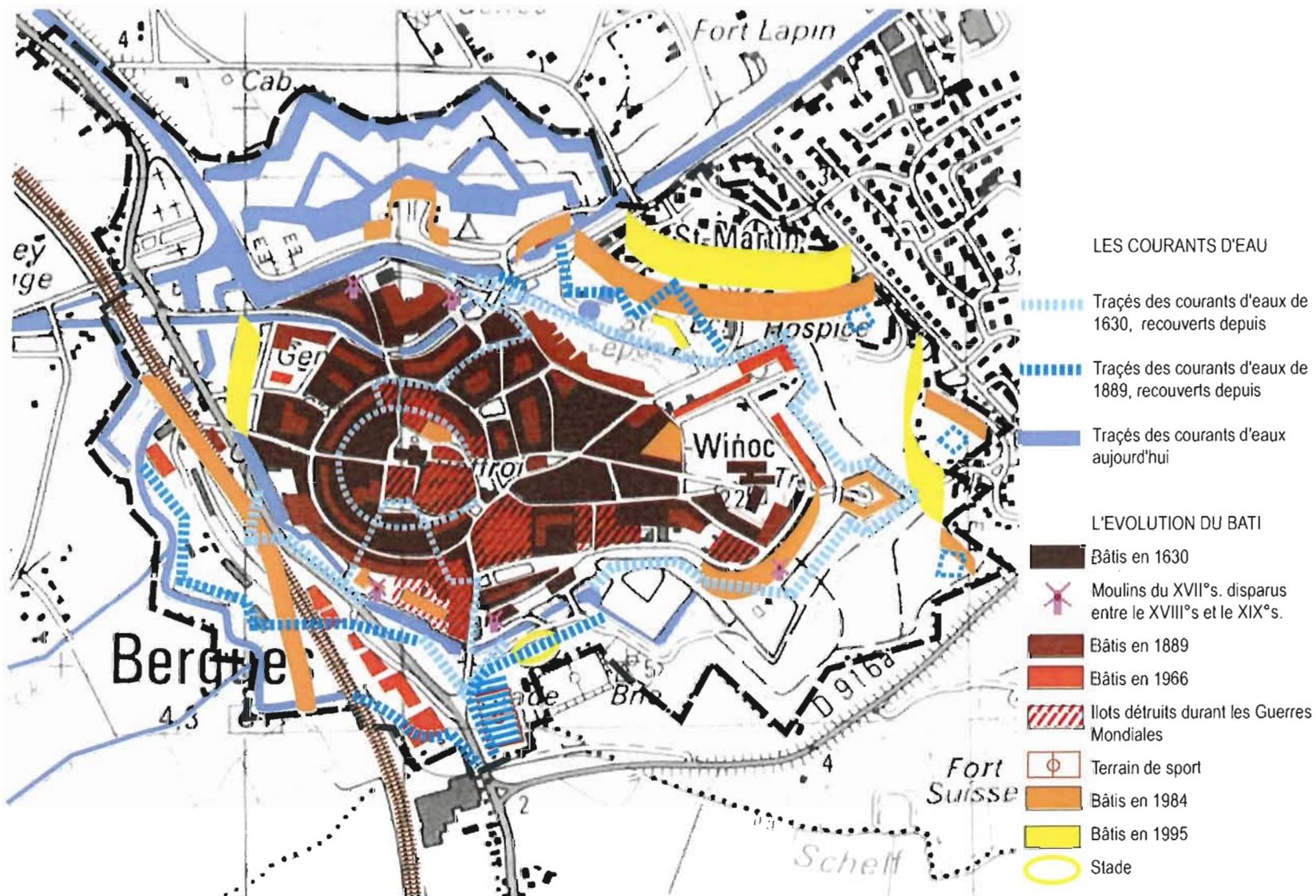


2.9 Bergues aujourd'hui

- Le centre-ville se densifie un peu plus, ainsi que les zones est de la commune le long des fortifications (essentiellement par du bâti pavillonnaire).



2.10 Synthèse de l'évolution urbaine de Bergues



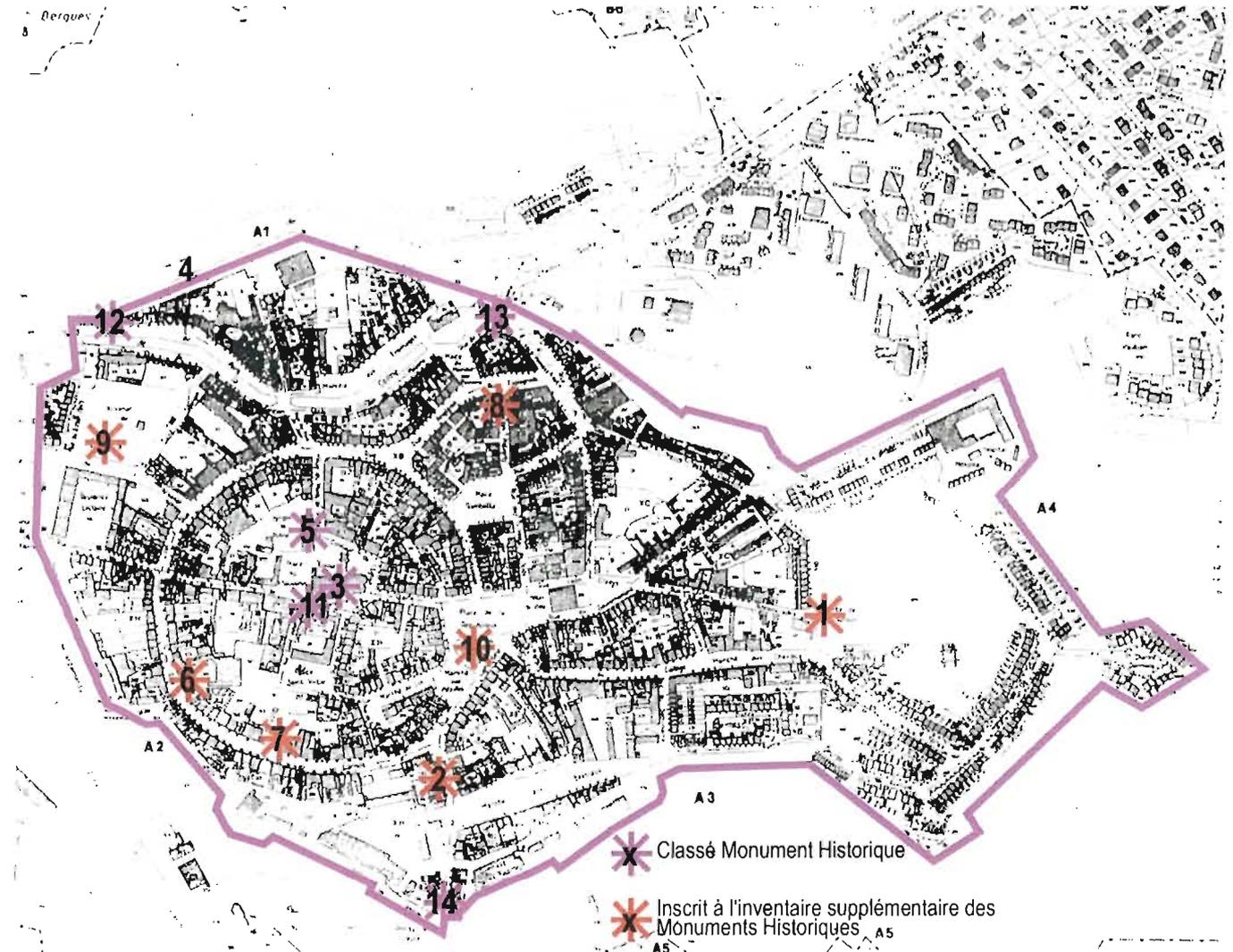
3. Architecture

3. Architecture

3.1 Les monuments classés et ISMH

LÉGENDE :

- 1 PORTE ET TOUR DE L'ABBAYE DE SAINT WINOC
- 2 TRIBUNAL DIT PRÉVÔTÉ SAINT DONAT
- 3 EGLISE SAINT MARTIN
- 4 FORTIFICATION
- 5 MONT DE PIÉTÉ
- 6 HÔTEL DE HAU DE STAPLANDE
- 7 HÔTEL CLAEYS DE WALENADE-ZYLOF
- 8 IMMEUBLE RUE DES POTIERS
- 9 GENDARMERIE
- 10 BEFFROI
- 11 CITERNE MILITAIRE
- 12 CORP DE GARDE DE LA PORTE DE DUNKERQUE
- 13 CORP DE GARDE DIT PAVILLON D'HONDSCHOOTE
- 14 CORP DE GARDE DE LA PORTE DE CASSEL



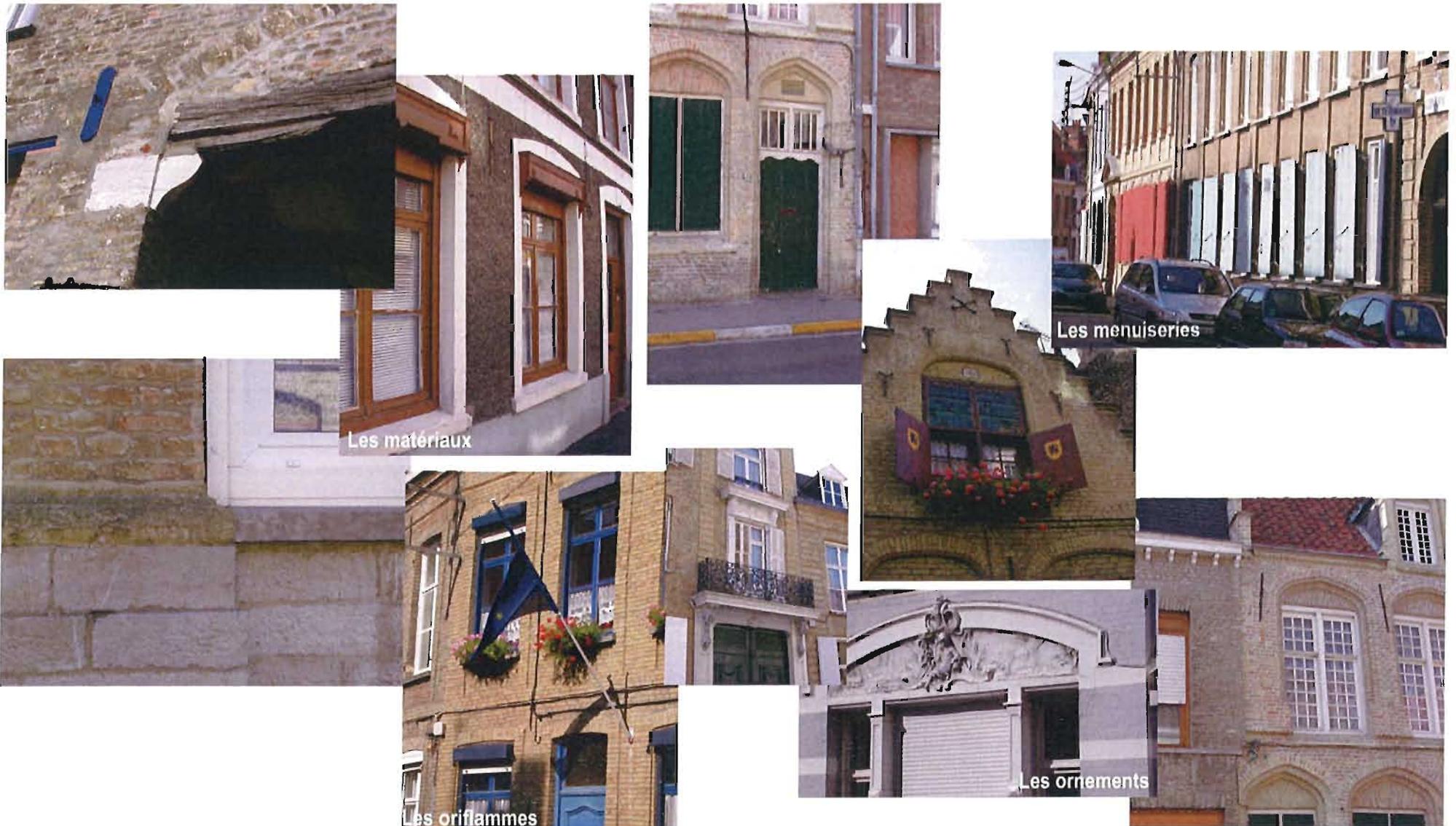
3.2 Les Typologies Architecturales de Bergues

1.1 Le bâti ancien



3.2 Les Typologies Architecturales de Bergues

1.2 Détail du bâti ancien

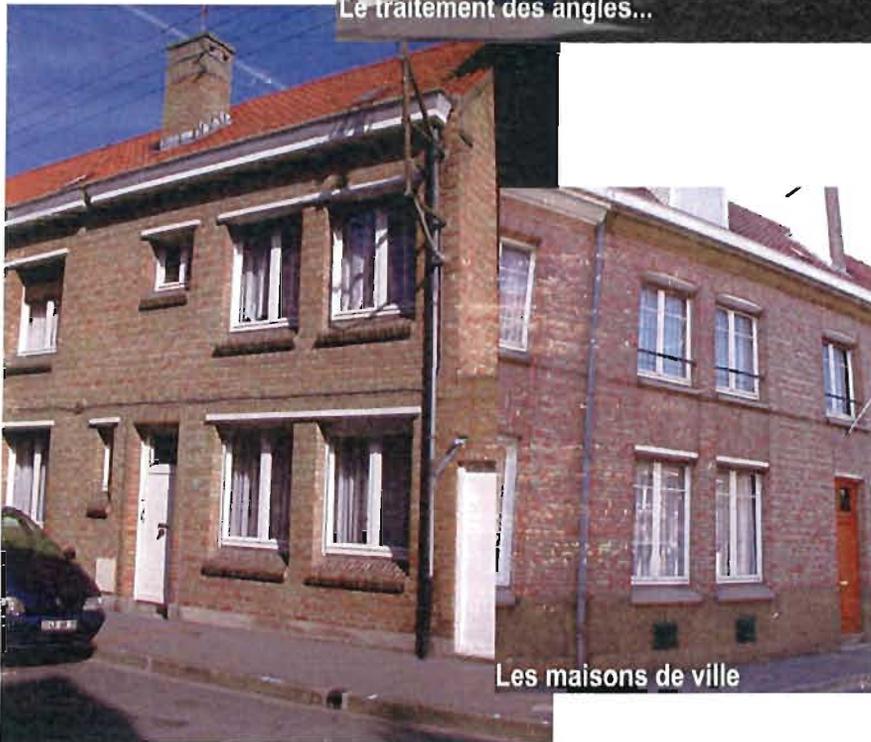


3.2 Les Typologies Architecturales de Bergues

2.1 Le bâti de la reconstruction



Le traitement des angles...



Les maisons de ville



Les maisons à pignon flamand



3.2 Les Typologies Architecturales de Bergues

2.2 Détail du bâti de la reconstruction



3.2 Les Typologies Architecturales de Bergues

3. Le bâti classé ou ISMH



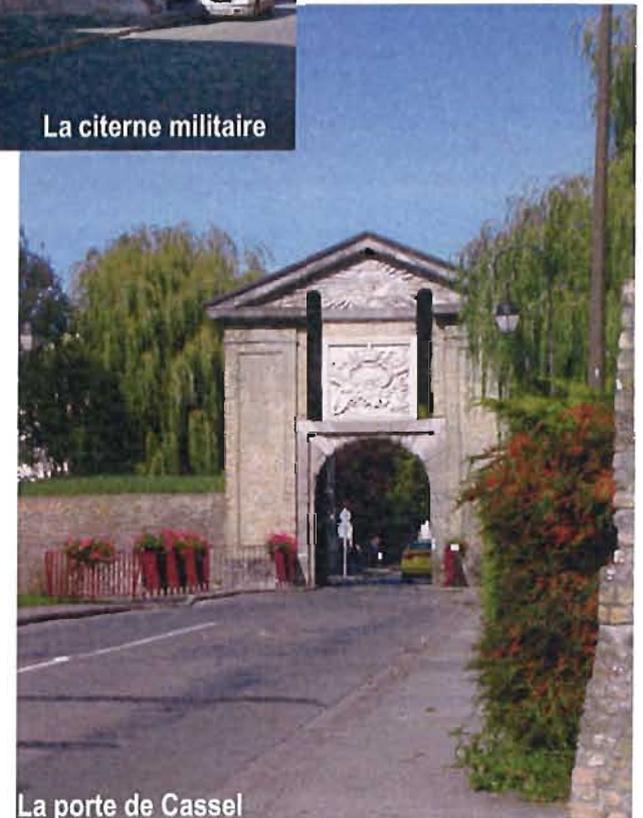
L'enceinte fortifiée et la tour Nekerstor



La citerne militaire



Le musée du Mont Piété



La porte de Cassel

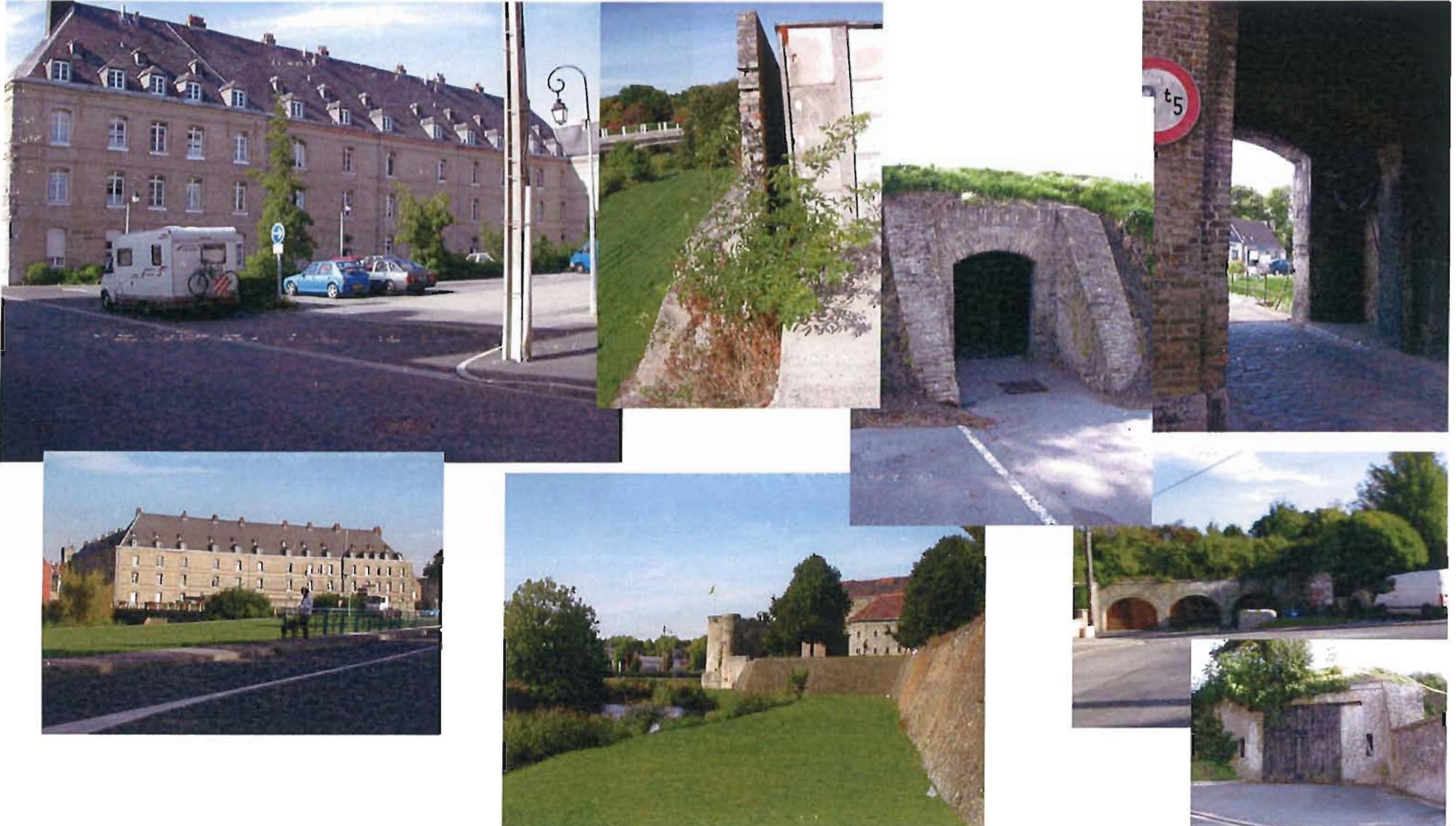
3.2 Les Typologies Architecturales de Bergues

4. L'habitat contemporain



3.2 Les Typologies Architecturales de Bergues

5. L'Architecture militaire



3.2 Les Typologies Architecturales de Bergues

6. Les juxtapositions de typologies architecturales



3.2 Les Typologies Architecturales de Bergues

7. Les façades commerciales



Les façades commerciales intégrées

Les enseignes envahissantes

3.2 Les Typologies Architecturales de Bergues

8. Les détails identitaires



Les clefs

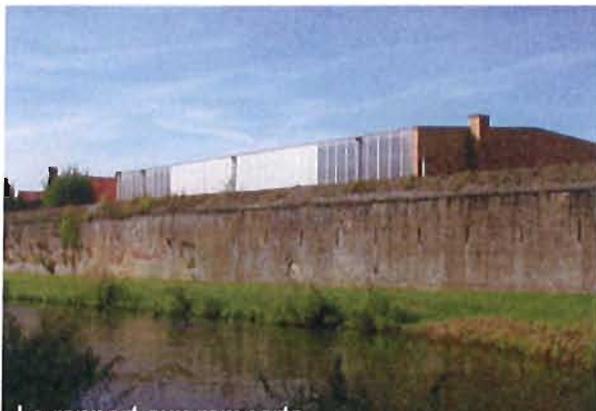


Les cheminées



3.2 Les Typologies Architecturales de Bergues

9; Les éléments pénalisants



Le rapport aux remparts ...



Les extensions hasardeuses



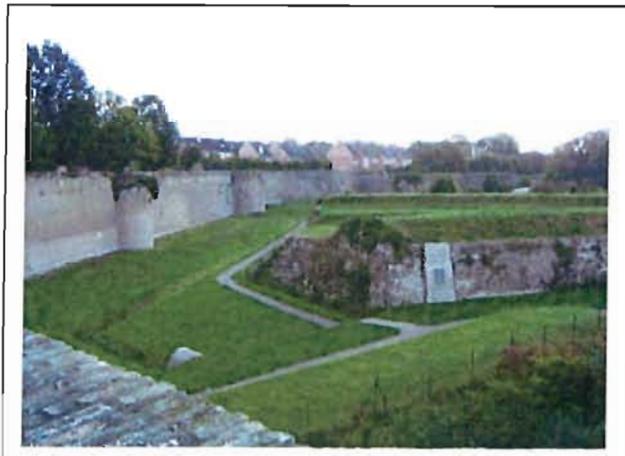
Les maisons de ville modifiées



4. Patrimoine paysager

4.1 Le patrimoine paysager

Le riche paysage généré par les fortifications :
Glacis enherbé



L'eau et sa végétation



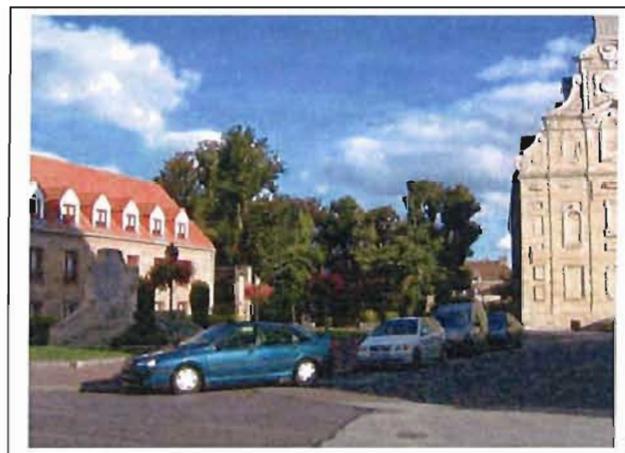
Le parc public de l'abbaye St Winoc



parties boisées...



Les frondaisons des arbres des espaces privés
valorisant l'espace public



Le jardin public proche du musée

Carte des 'espaces boisés classés à conserver' privés et publics répertoriés au POS

Les espaces boisés classés sont très nombreux et correspondent aussi bien à des espaces publics qu'à des espaces privés dont les frondaisons des arbres participent parfois au paysage de l'espace public.

Ces zones, classées, sont fortement liées aux fortifications.

Les espaces privés classés sont comme une respiration végétale au sein du tissu urbain dense.

Cependant certains arbres, uniques, ne sont quant à eux ni répertoriés ni classés comme ceux du collège Cobergher de la rue Maurice Cornette ou celui du collège privé St Winoc donnant sur la place du marché aux bestiaux. De même, certains alignements d'arbres accompagnant les talus des fortifications et très importants pour le cadre paysager de Bergues ne sont pas protégés. Lors de la révision du PLU il serait peut-être intéressant de le faire.

"Espaces boisés classés à conserver", privés et publics



Les espaces publics (placettes et voirie)



Les espaces verts publics



Les jardins familiaux



Les espaces verts privés et leurs arbres participant de l'espace public



Les 'espaces boisés classés à conserver' au POS

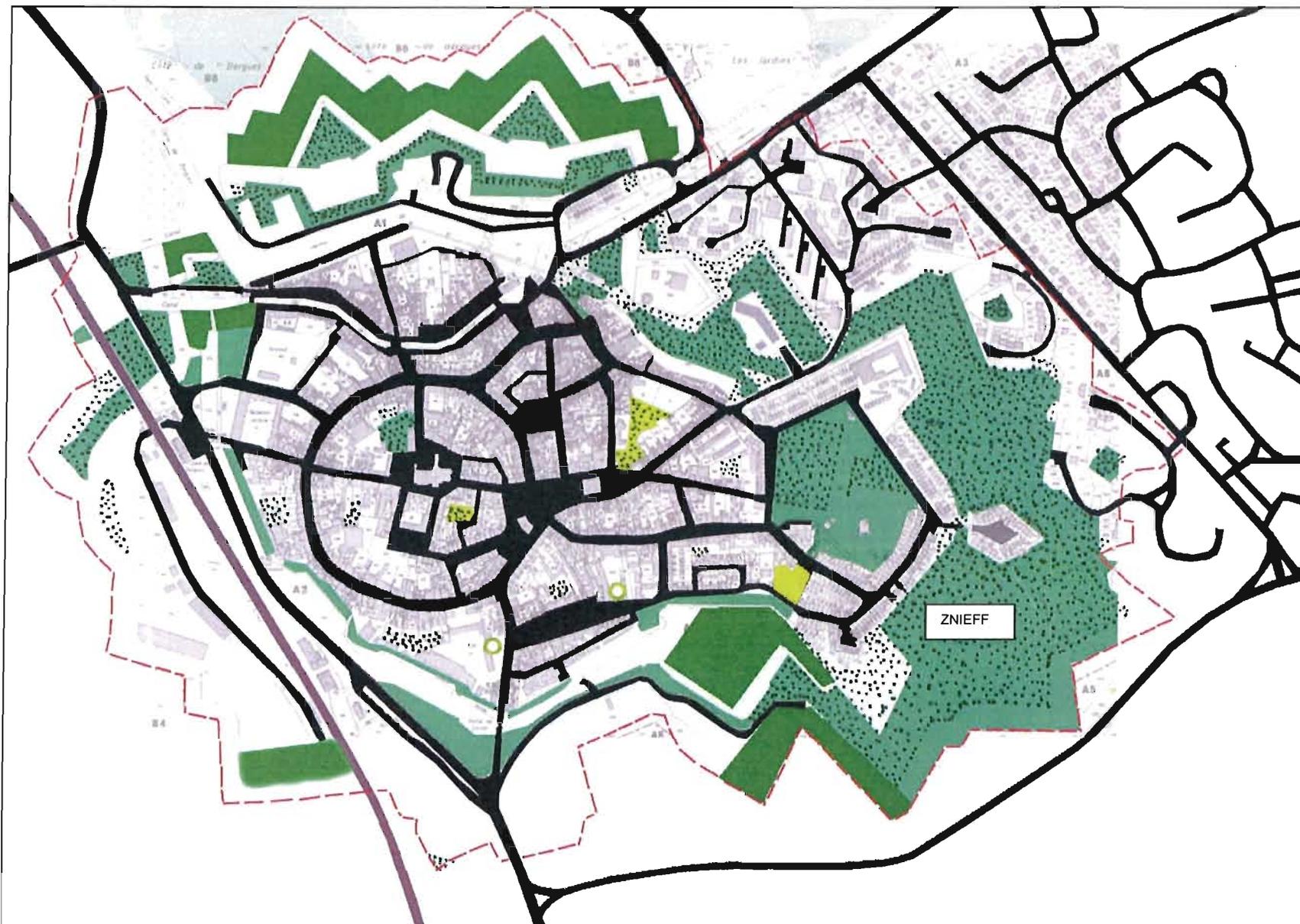


La voie ferrée



Limites communales

Carte des 'espaces boisés classés à conserver' privés et publics répertoriés au POS



4.2 Le vocabulaire : les matériaux, le mobilier, le fleurissement

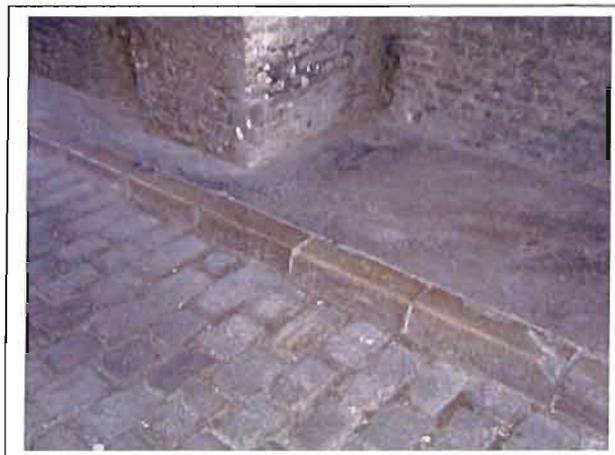
Les matériaux

Ils donnent une qualité à l'espace public et sont par conséquent importants.

La majorité des places sont traitées simplement en enrobé noir avec des bordures béton. Cependant on trouve encore la pierre, le grès ou le granit dans les aménagements plus anciens principalement.

Ainsi, quelques linéaires de bordures grès ou granit, des espaces pavés, principalement situés au niveau des portes existent.

Autour de l'eau la pierre est encore très présente. Enfin l'enrobé rouge remplace parfois le noir dans certains espaces publics.



Pavés et bordures grès



Parvis de l'église en pierre



Contour de l'église traité en enrobé rouge et parties engazonnées



Ancien pont-levis marqué par une surface en bois
Passage de la porte en pavés



Bordures granit

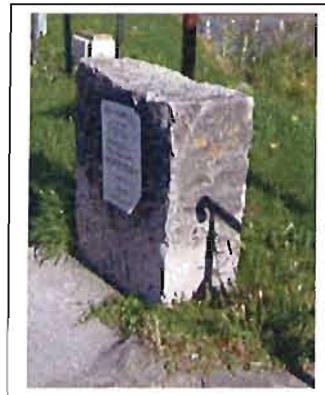
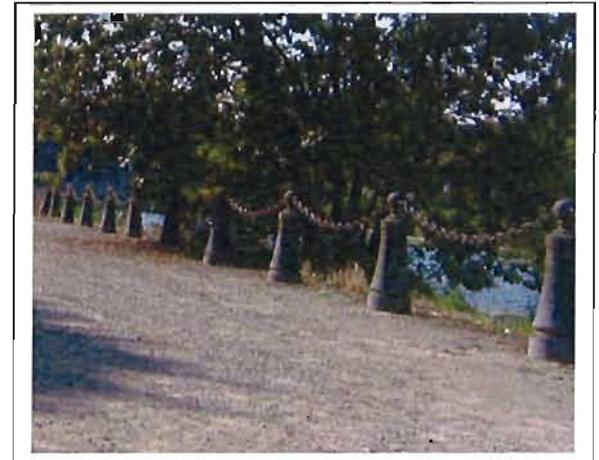
Le mobilier ancien

Tout comme les matériaux, ces éléments, qu'ils soient de pierre, de grès, de fonte, assurent encore aujourd'hui la qualité des espaces publics et font donc partie du patrimoine de la ville.

Les bornes et les chasse-roue en pierre, caniveau en fonte, entourage pierre



Bornes en fonte, rambarde

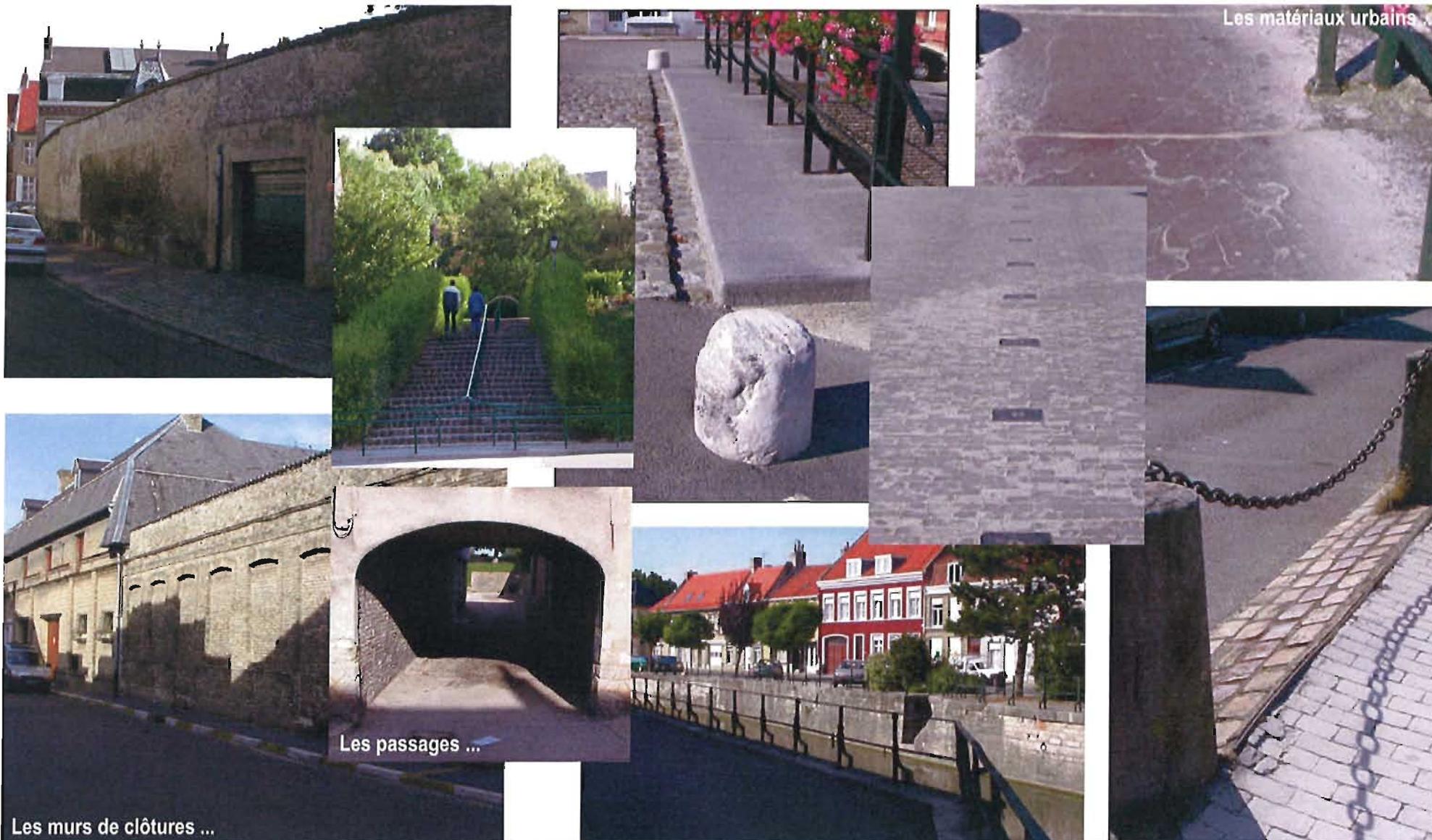


caniveau en fonte,
entourage pierre



4.2 Les éléments urbains

Le patrimoine urbain : les matériaux



Le mobilier actuel

Banc et corbeille en ville,



Banc et corbeille dans les parcs



Rambardes



Bornes en bois au delà des portes



Le mobilier est relativement homogène et discret sur l'ensemble de la ville.

Deux modèles de bancs et de corbeilles sont utilisés. L'un que l'on retrouve surtout en la ville, l'autre dans les parcs. Seules les corbeilles du parc sont peut-être un peu rudimentaires.

Les rambardes : quelques modèles plus récents ont remplacé la fine rambarde ancienne. Les modèles anciens, véritables ouvrages de ferronnerie sont esthétiquement et qualitativement plus intéressants. Peut-être pourrait-on retrouver un modèle du commerce se rapprochant du dessin ancien.

Outre les belles bornes en pierre et en fonte, la municipalité a opté pour des bornes en bois.

Les luminaires et l'ambiance nocturne de Bergues

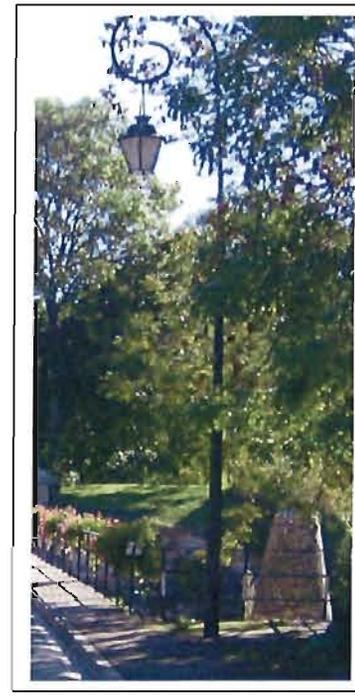
Luminaires routiers



Près de la gare



Luminaires placés principalement aux portes
principalement aux portes



Quartier du canal intérieur



A l'instar du mobilier, on dénombre un trop grand nombre de modèles différents, résultat de politiques financières différentes et étalées dans le temps.

Ainsi, en dehors des murs de la ville, on trouve des luminaires routiers qui marquent une trop grande différence entre l'éclairage de la ville intra-muros et celui hors des murs.

Aux portes de la ville, un modèle 'à l'ancienne' souligne de façon positive le 'côté historique' des portes. De même, en centre-ville, la municipalité a opté pour un modèle sur mât, plus bas, 'à l'ancienne'. De façon générale, en ville, on trouve un luminaire simple et discret de forme ronde, sur mât ou en console.

La ville devrait homogénéiser son choix de luminaires sur l'ensemble du territoire urbain en ne différenciant pas la ville intra et extra muros.

L'ambiance nocturne : deux remarques sont à faire principalement :

- la majorité des lumières de la ville sont blanches ce qui crée un aspect plus froid que la lumière jaune.
- les monuments ne sont pas très éclairés, mais c'est surtout la mise en lumière du mur des remparts ainsi que celle des chemins de ronde qui fait particulièrement défaut.

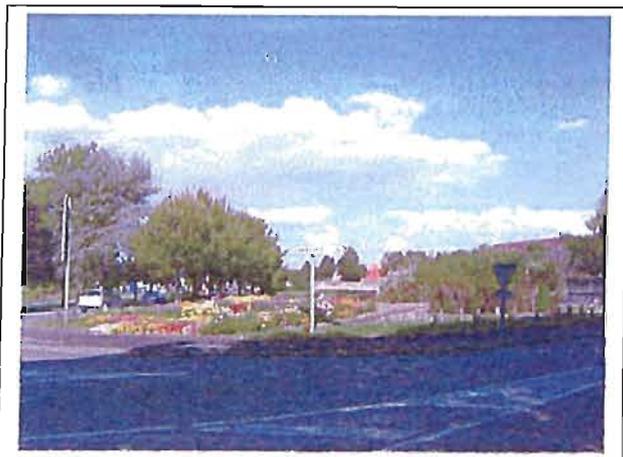
En ville, un modèle discret



Le fleurissement

En pleine terre, dans des jardinières accrochées aux bâtiments, sur les rambardes au bord de l'eau ou sur les luminaires, **le fleurissement s'intègre aux espaces publics en apportant couleur et gaieté**. Seule exception, sur la place de la République, il semble hors d'échelle et devient parfois anecdotique au milieu des voitures stationnées.

Aux entrées de ville, en pleine terre et sur les bâtiments



Sur les rambardes et sur les luminaires



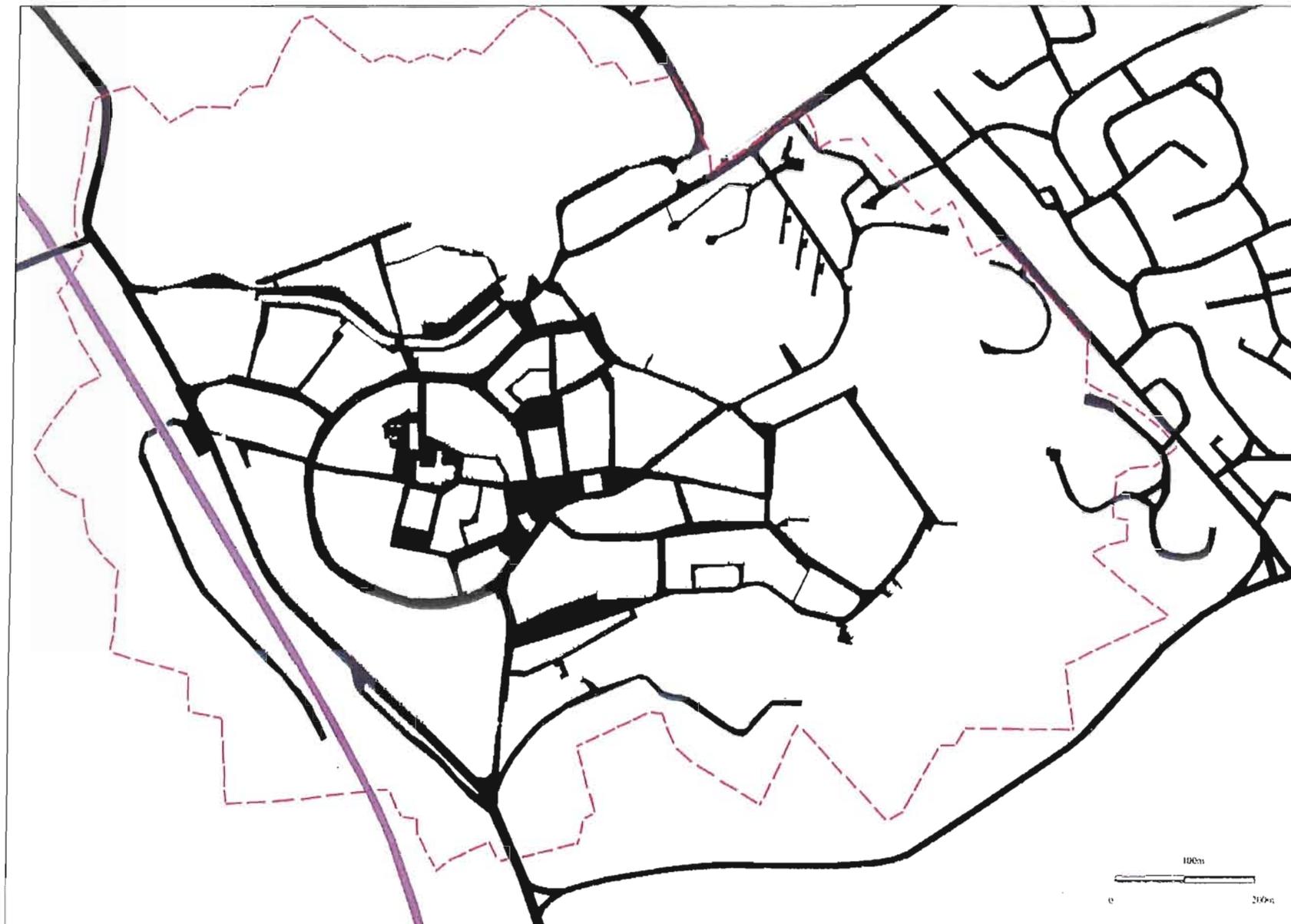
Dans les jardinières



5. Espaces publics

5.1 Les places

1. Carte des espaces publics (voiries et places)



Objectifs de la carte :

Montrer physiquement la réalité de l'espace public (son étendu, son tracé) par contraste en effaçant toute représentation de l'espace privé.

Constat :

On observe :

- le tracé de la RD 916 (axe routier important) et de la voie ferrée, traversant tous deux les fortifications
- le rond presque parfait de la voie de circulation soulignant le tracé des anciennes fortifications (IX^{ème} siècle)
- l'extension de la ville qui s'est faite à l'Est de l'ancien castrum et autour de l'activité commerciale nécessitant toutes ces places de marché. L'espace public est très nettement dédié à l'activité marchande (nombreuses places reliées entre elles par les routes).

On lit clairement également que :

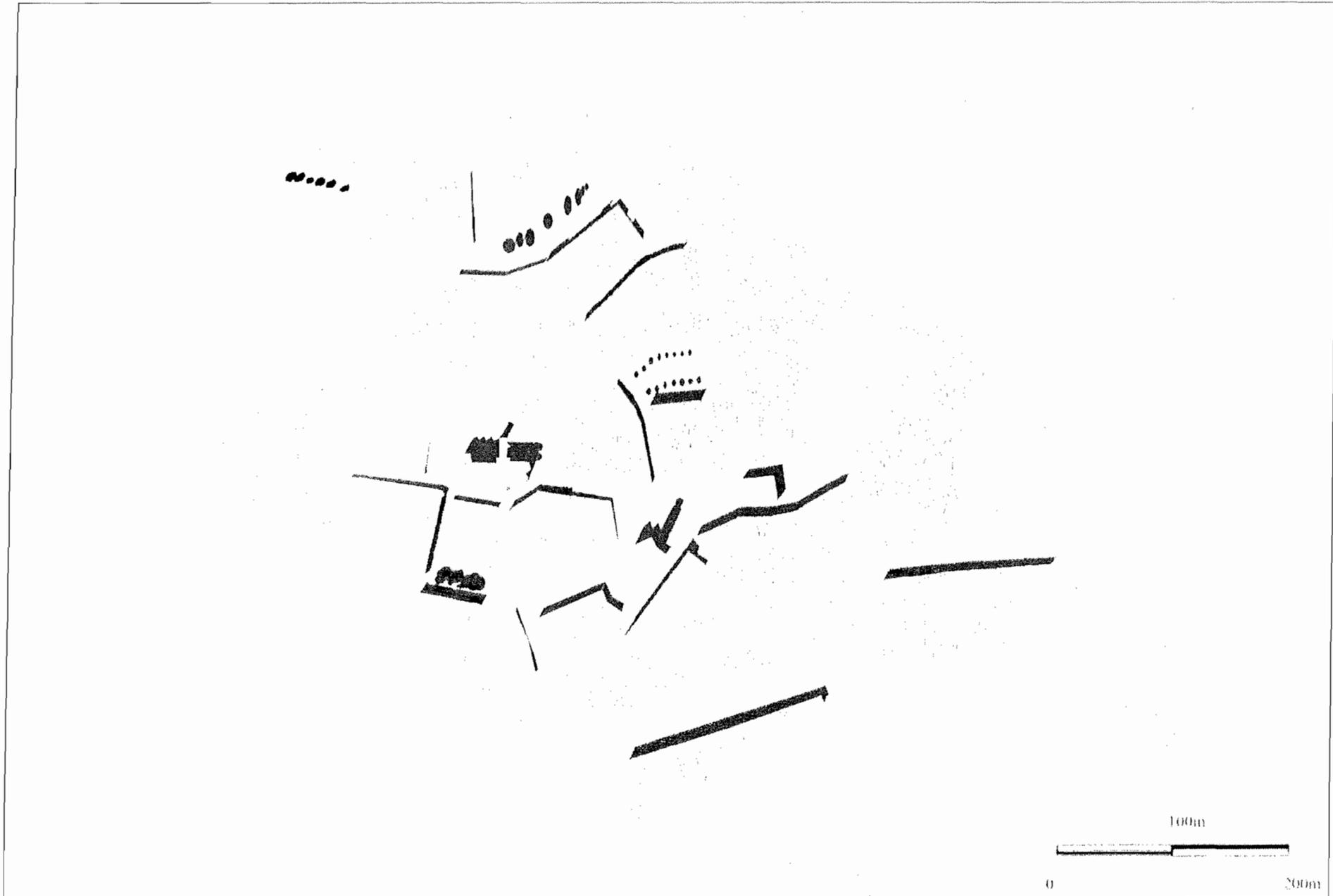
- le réseau des rues n'existe que très peu dans les fortifications qu'il n'a pas touchées. La ville s'est développée intra-muros. Seule "infractio", les deux axes de la RD 916 (datant de 1952) et de la voie ferrée (1857).
- le réseau viaire de l'habitat récent est caractéristique (hiérarchie des voies peu prononcée, rues en impasse). Ces zones d'habitat ont également touché les fortifications.

Conclusion :

Les places représentent une somme d'espaces publics qu'il convient de valoriser au mieux comme patrimoine historique important et identitaire de la ville de Bergues.

Le maillage des voies exprime clairement le rapport d'une ville close qui ne s'ouvre sur l'extérieur que par quelques portes.

2. Les places : ombre et soleil



Constat :

- la majorité des places sont orientées Est / Ouest, parallèlement à "l'axe noble"
- l'ombre portée du Beffroi et de l'Eglise est très importante. Les édifices imposent leur présence.
- l'ombre liée à la présence d'arbres est restreinte. La majorité des places est sans végétation comme la plupart des places flamandes, ce qui s'explique également par la fonction des places, autrefois marchandes.
- la carte met également en évidence un côté au soleil, un côté à l'ombre, qui engendre un confort, différent selon les saisons.

5.2 Analyse des places

De son passé tourné vers le commerce, Bergues a gardé les traces de nombreuses places qui marquent son espace public d'aujourd'hui.

Si le nom des places évoque encore bien souvent la vocation ancienne, d'autres lieux, encore considérés comme des places aux yeux des Berguois, ne rassemblent pas pour autant leurs caractéristiques (Rue du Coq, Rue Espagnole).

1. Le Marché aux Fromages et la place du Marché aux Poissons

Les deux places, très proches forment un ensemble relié par le pont qui enjambe le canal.

1a. Le Marché aux Fromages

Caractéristiques majeures et constats

Vocation ancienne

Marché aux fromages

Éléments caractéristiques

Place bordée d'eau et plantée d'arbres

Forme, relief

Forme en longueur refermée vers le pont St Jean (rétrécissement + pente)

Édifices majeurs

Anciens abattoirs et une maison ancienne aujourd'hui estaminet

Usages actuels

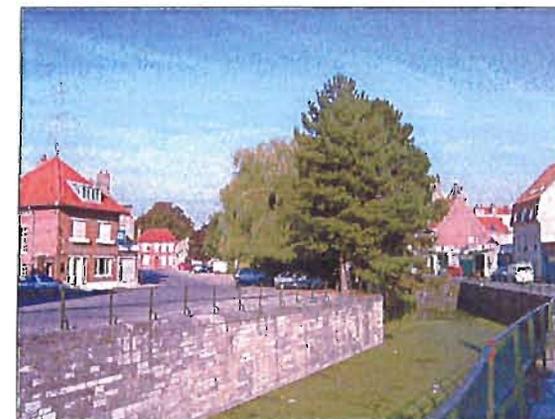
rôle de voirie + parking

Points négatifs

Le rôle de la place est réduit à celui de parking

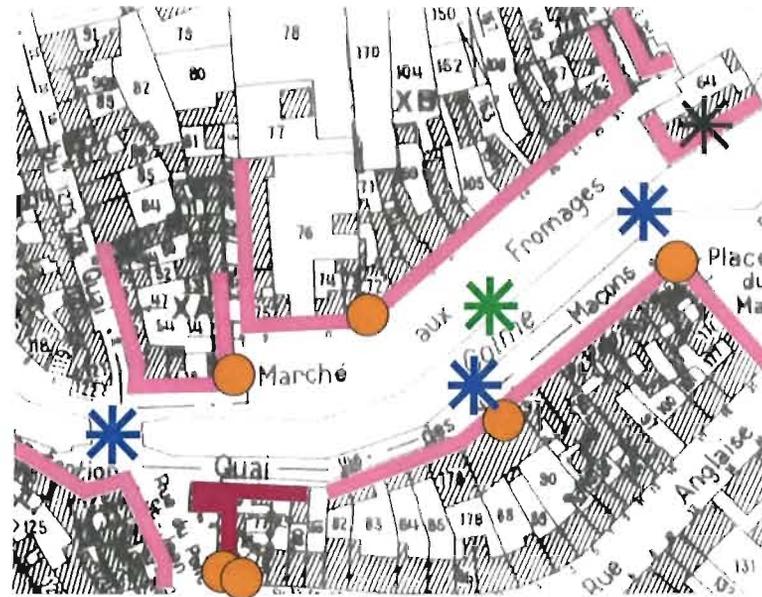
Conclusion

La présence de l'eau et du végétal constitue un potentiel remarquable à exploiter (cf Bruges)



Marché aux fromages: Les commerces, le bâti remarquable et les typologies architecturales

| | |
|-------------------------------|--|
| Dénomination : | Le Marché aux Fromages. |
| Caractère dominant : | Présence de l'eau. |
| Cadre bâti : | Principalement ancien et très en retrait par rapport à l'eau. |
| Gabarit : | R+1+combles dans cette partie. RdeC+combles rue du Port. |
| Activités : | Habitat et commerce de proximité. |
| Éléments spécifiques : | - L'eau, les ponts, les quais, les plantations. - La proximité de la promenade des remparts. - Entrée est de la commune. |
| Proportions : | Allongées le long des quais. |
| Connexions : | Espace connecté à la place du Marché aux Poissons. |



| | |
|---|--------------------------|
| ● | COMMERCES |
| ● | Commerces et Services |
| ● | BATIS REMARQUABLES |
| ✱ | Non classé ni ISMH |
| ✱ | Les ponts, les quais |
| ✱ | Le quai planté |
| ✱ | TYPOLOGIE ARCHITECTURALE |
| — | Bati ancien |
| — | Bati reconstruction |



1b. La place du Marché aux Poissons

Caractéristiques majeures et constats

Vocation ancienne

Marché aux Poissons

Éléments caractéristiques

L'un des côtés est bordé d'eau et donne sur la façade des anciens abattoirs

Forme, relief

Forme en trapèze

Pas de relief

Édifices majeurs

Anciens abattoirs et les remparts à proximité

Usages actuels

Rôle de voirie + parking

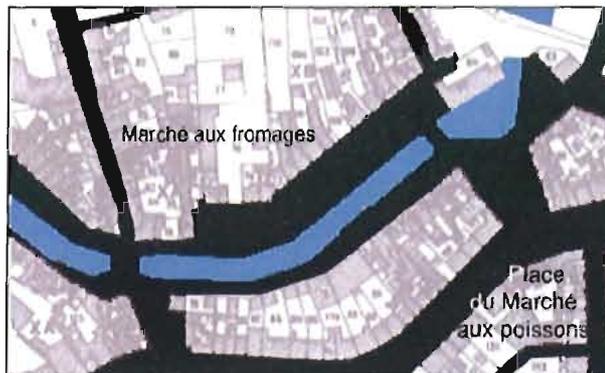
Peu de commerces

Points négatifs

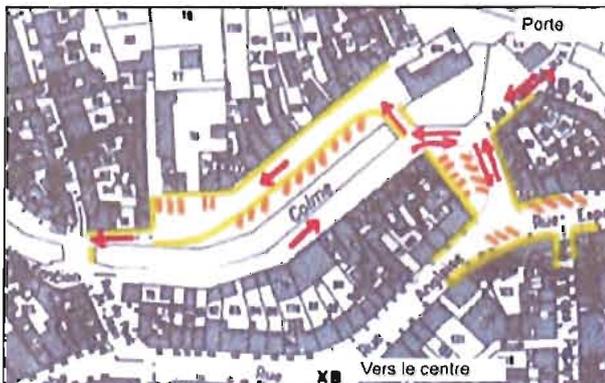
Son rôle n'est pas celui d'une place, mais il se réduit à celui de passage (voirie importante) et de parking

Conclusion

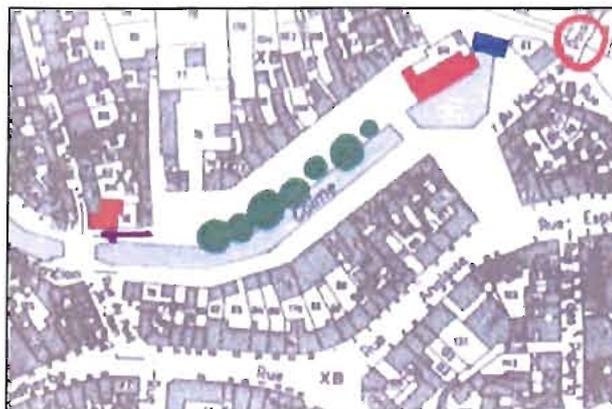
Mérite un réel aménagement qualitatif



Forme



Fonctionnement



Éléments caractéristiques



Marché aux Poissons: Les commerces, le bati remarquable et les typologies architecturales

Dénomination : La place du Marché aux Poissons.

Caractère dominant : Espace très minéral.

Cadre bâti : Majoritairement ancien, avec angle ouest reconstruit.

Gabarit : R+1+combles.

Activité : Habitat.

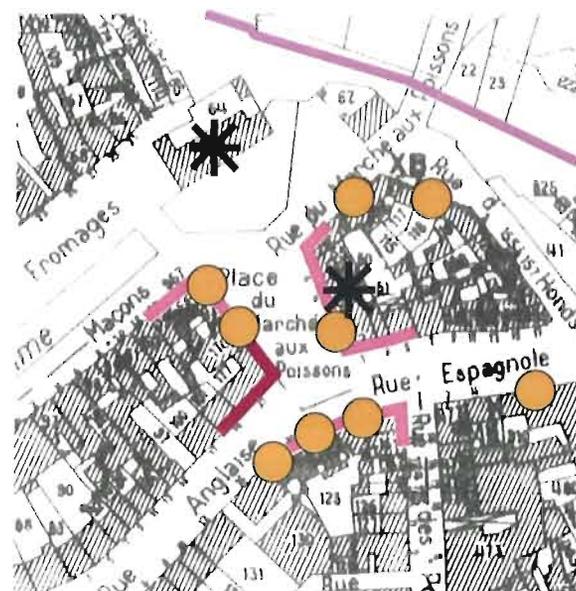
Éléments spécifiques :

- Proximité de l'eau.
- Petit bâtiment d'activité composé verticalement.
- Proximité de la promenade des remparts.
- Entrée est de la commune.

Proportions : Place rectangulaire, orientée nord-sud.

Connexions :

- Sur l'axe nord-sud, entre l'entrée nord et la place Gambetta.
- Espace connecté au Marché aux Fromages.



- COMMERCES
- Commerces et Services
- BATIS REMARQUABLES
- * Non classé ni ISMH
- Enceinte fortifiée classée Monument Historique
- TYPOLOGIE ARCHITECTURALE
- Bati ancien
- Bati reconstruction



2. La place Gambetta

Caractéristiques majeures et constats

Ancien nom

"La petite place"

Éléments caractéristiques

Place plantée de petits arbres et assez commerçante (pressing, coiffeur, pizzeria, banques, photographe, petit supermarché, pharmacie...)

Les petits arbres sont d'essences variées : robinier, érable negundo, prunus pissardii, aubépine, érable pourpre... Cette hétérogénéité contribue à une certaine gaieté (couleur et diversité).

Les pavés existent toujours sous l'enrobé comme dans 70% des rues et places de Bergues

Forme, relief

Forme en trapèze

Édifices majeurs

Pas d'édifices majeurs

Usages actuels

Accueil des stationnements pour les commerces de la place et le marché du Lundi matin.
Longée par la rue Nationale au flux de circulation important

Points négatifs

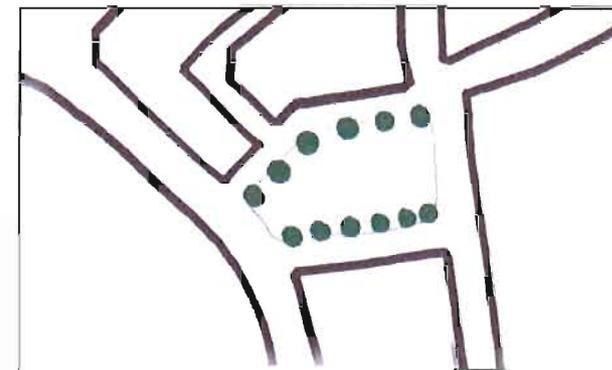
Stationnement trop présent et mal organisé.
Protection des pieds des arbres hétéroclite.

Conclusion

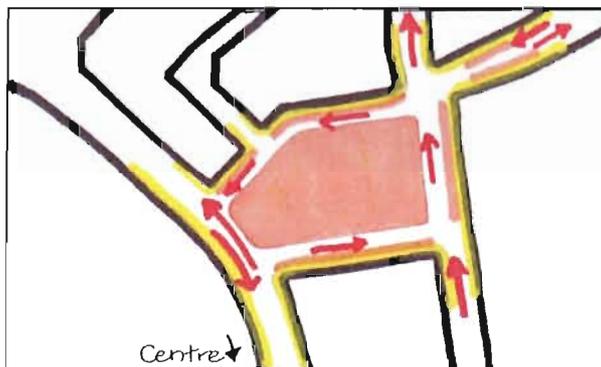
Place vivante et accueillante qui ne demande qu'une réorganisation du stationnement



Forme



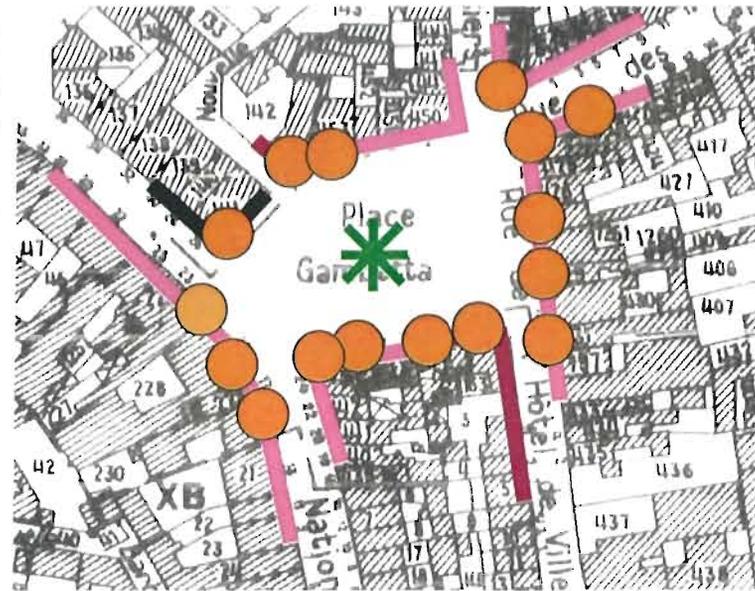
Éléments caractéristiques



Fonctionnement

Place gambetta: Les commerces, le bâti remarquable et les typologies architecturales

| | |
|-------------------------------|---|
| Dénomination : | La place Gambetta. |
| Caractère dominant : | Place plantée. |
| Cadre bâti : | Très marqué et principalement ancien. |
| Gabarit : | R+1+combles et, plus ponctuellement, R+2+combles. |
| Activité : | Commerçante. |
| Éléments spécifiques : | Dominance de la voiture, malgré la présence de la végétation. |
| Proportions : | Belles proportions, quasiment carrées. |
| Connexions : | Sur l'axe nord-sud, entre la place du Marché aux Poissons et la place de la République. |



COMMERCES

● Commerces et Services

★ La place plantée

TYPOLOGIE ARCHITECTURALE

— Bâti ancien

— Bâti reconstruction

— Bâti contemporain



3. La place de la République, le Marché aux Volailles, le Marché au Lin

Caractéristiques majeures et constats

Vocations anciennes

Place de la République : ancien "Grand Marché"
Marché aux volailles ou marché de la viande
Marché au Lin

Éléments caractéristiques

L'ensemble des places forme un tout. Elles sont fortement dominées par deux édifices majeurs (l'Hôtel de Ville et le Beffroi)

Aucune des places n'est plantée d'arbres, mais des jardinières existent ainsi que des suspensions sur les luminaires, excepté à l'arrière de la mairie où un petit jardin est planté de rosiers.

Forme, relief

Place de la République : un grand rectangle scindé en deux par la voie de circulation importante, entre l'Hôtel de Ville et le Beffroi. Derrière la mairie, une placette au caractère plus intime.

Marché aux volailles : un trapèze au pied du Beffroi

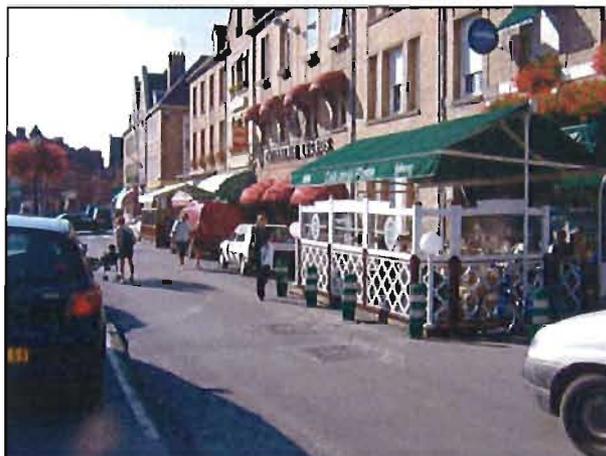
Marché au Lin : espace en longueur, rectangulaire

Édifices majeurs

L'Hôtel de Ville, le Beffroi



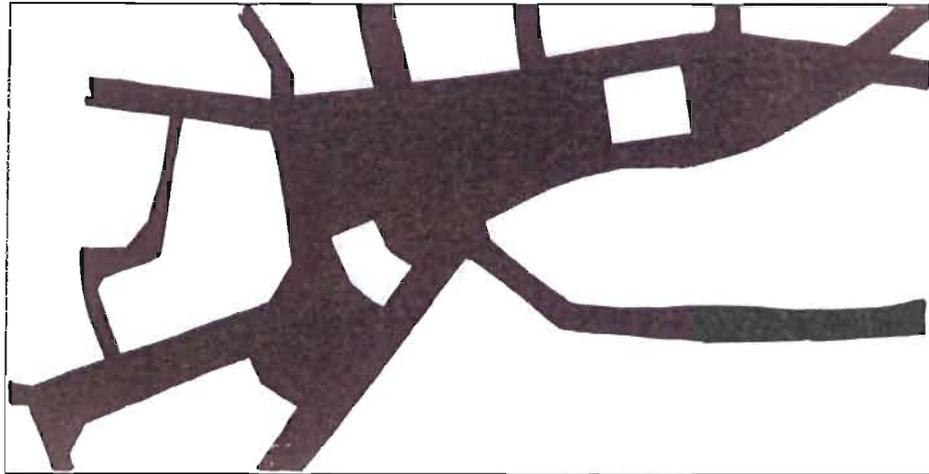
Place de la République, l'Hôtel de ville et le beffroi... les voitures



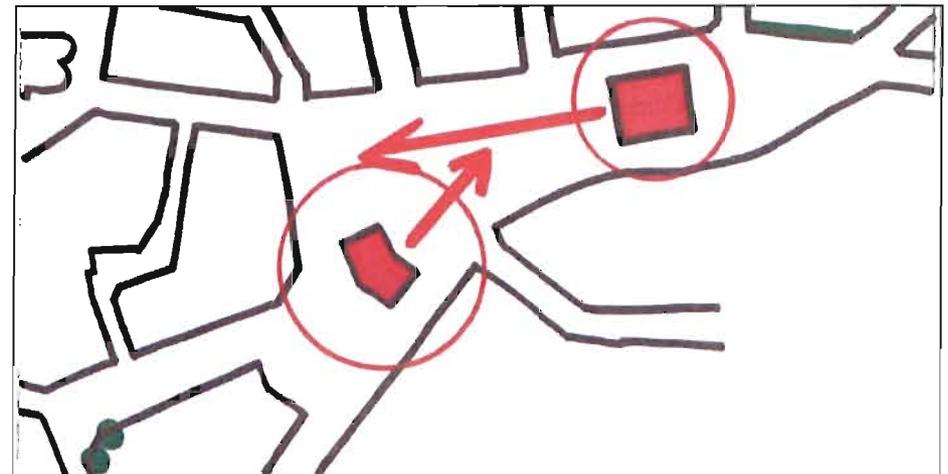
Une place vivante avec ses nombreuses terrasses.
 Les terrasses, à cheval sur le trottoir et la route.



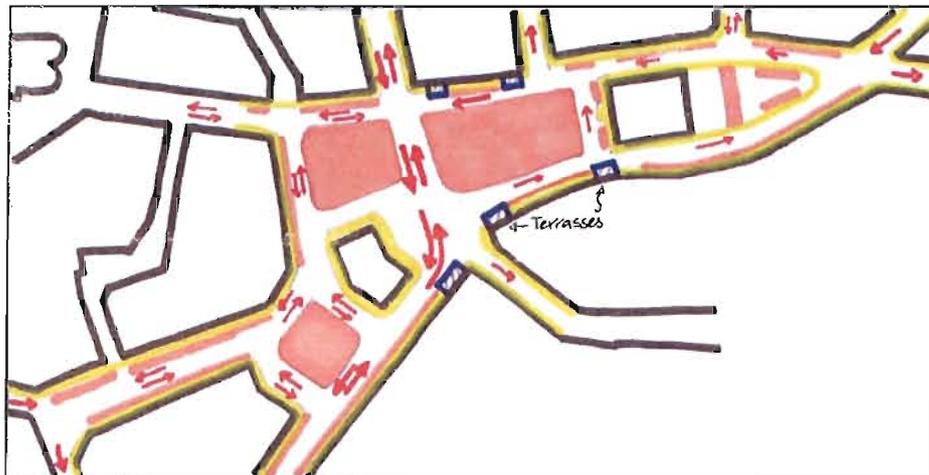
L'imposante ombre portée du Beffroi.
 Le vaste espace d'enrobé à ses pieds.



Forme



Éléments caractéristiques



Fonctionnement

Usages et vocation actuels

Lieux de vie de toute la ville (cafés et leurs terrasses, commerces, services, bâtiments administratifs).

Beaucoup de parkings sont aménagés.

Stationnement temporaire important des bus aux heures des écoles.

Points négatifs

Le stationnement des bus même temporaire perturbe la circulation et pose un problème de sécurité.

La place allouée à la voirie et au stationnement est trop importante.

Les terrasses de cafés, éléments de vie, empiètent sur l'espace du piéton.

Conclusion

Déplacer d'urgence le lieu de dépose des bus pour désengorger le centre ville.

Réaliser des aménagements réduisant les surfaces minérales dédiées à la voiture au profit du cadre de vie, compatibles avec les activités de fêtes et marchés, carnaval et Rameaux. Réduire l'impact de la voirie traversante et permettre aux piétons une liaison directe et sans danger de l'Hôtel de ville au Beffroi.

La "place" du marché au Lin mérite elle aussi un aménagement.



Marché aux volailles



Marché au Lin : trop de place pour la voiture

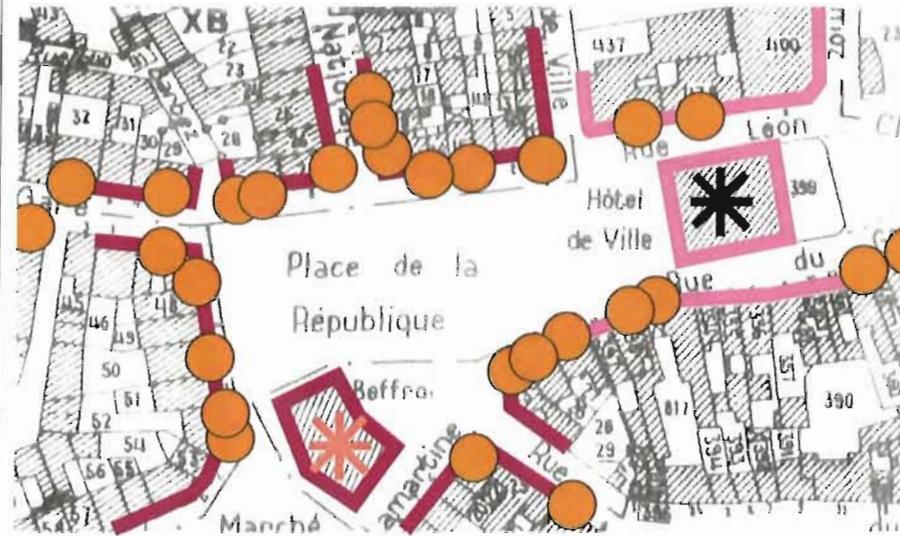


Le problème des bus aux heures de pointe

Le grand parking devant l'Hôtel de Ville

Place de la République: Les commerces, le bâti remarquable et les typologies architecturales

| | |
|-------------------------------|--|
| Dénomination : | La place de la République et l'arrière de l'Hôtel de Ville. |
| Caractère dominant : | Espace de représentation, position hypercentrale. |
| Cadre bâti : | Très marqué et principalement dominé par l'architecture de la reconstruction. |
| Gabarit : | Majoritairement R+2+ combles. |
| Activités : | Services, commerces et tourisme. |
| Éléments spécifiques : | - Omniprésence de la voiture et des autocars. - Présence du beffroi et de l'Hôtel de Ville. |
| Proportions : | Rectangulaire, selon un axe est-ouest, mettant en scène l'Hôtel de Ville. |
| Connexions : | Sur l'axe nord-sud entre la place Gambetta et le Marché aux Volailles. |



- COMMERCES
- Commerces et Services
- BATIS REMARQUABLES
- ✱ Non inscrit ni ISMH
 - ✱ Inscrit
- TYPOLOGIE ARCHITECTURALE
- Bâti ancien
 - Bâti reconstruction



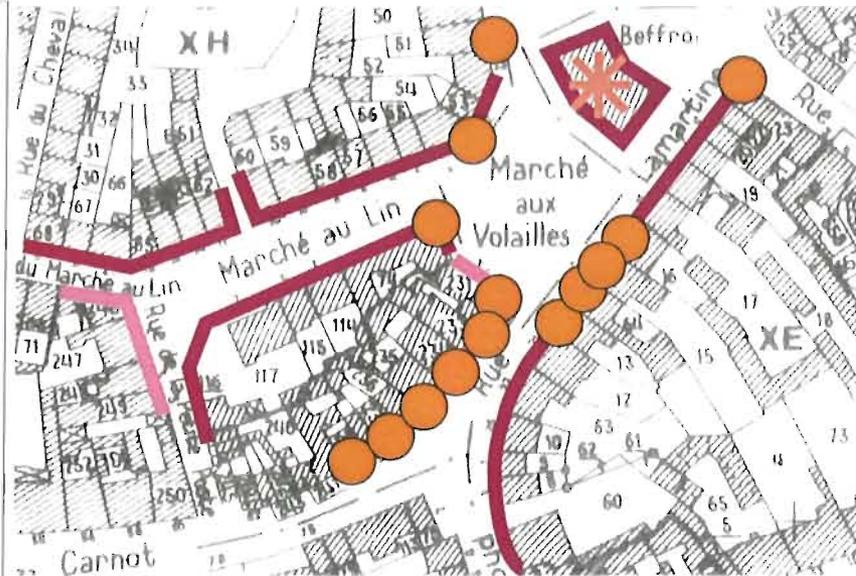
Marché aux Volailles et au lin: Les commerces, le bâti remarquable et les typologies architecturales

| | |
|-----------------------------|---|
| Dénomination : | Le Marché aux Volailles et le Marché au Lin. |
| Caractère dominant : | Très minéral. |
| Cadre bâti : | Quasi exclusivement composé d'immeubles de la Reconstruction. |
| Gabarit : | R+1+combles. |
| Activités : | - Commerçante sur le Marché aux Volailles. - Habitat sur le Marché au Lin. |

Éléments spécifiques : - Grande qualité de l'architecture de la Reconstruction.
- Présence du beffroi.

Proportions : Carrée pour le Marché aux Volailles et très allongée pour le Marché au Lin.

Connexions : Sur l'axe nord-sud, entre la place de la République et le Marché aux Bestiaux.



- COMMERCES
- Commerces et Services
- BATIS REMARQUABLE
- ✳ Inscrit
- TYPOLOGIE ARCHITECTURALE
- Bati ancien
- Bati reconstruction

Le Marché aux Volailles



Le Marché au Lin...



4. Le Marché aux bestiaux

Caractéristiques majeures et constats

Vocation ancienne

Ancien "marché aux cochons" côté "bascule".
Place construite au 17^{ème} siècle pour l'activité de vente des Bestiaux.

Eléments caractéristiques

Place toute en longueur avec en son centre le cadre historique de l'ancien marché (la balance, les caniveaux et bornes).

Quelques silhouettes d'arbres (dans domaine privé) participent au cadre de la place. Les deux tilleuls du collège Cobergher sont menacés par un projet de construction. Il serait utile de prendre en compte leur protection dans la révision du PLU.

Forme, relief

Forme en longueur, place en pente.
Point haut du côté de la balance

Edifices majeurs

Quelques belles bâtisses, notamment l'école privée et l'ancienne sous-préfecture.
Perception de la fortification et de son végétal.

Usages actuels

La place accueille huit cafés autrefois.
Elle sert de parking pour les véhicules privés.
Rôle de voirie.

Points négatifs

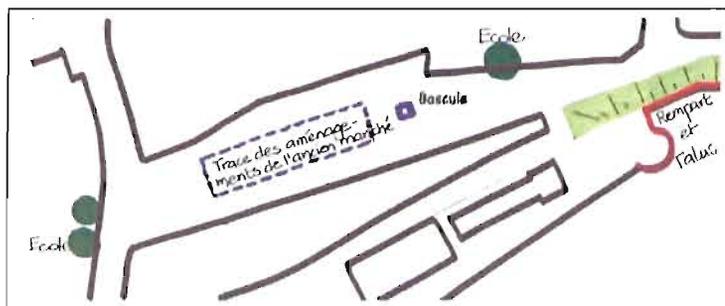
Petits aménagements anecdotiques.
En ce qui concerne les véhicules de la poste, ils sont amenés à être délocalisés, ce qui permettra de mettre fin à leur regroupement sur le place.

Conclusion

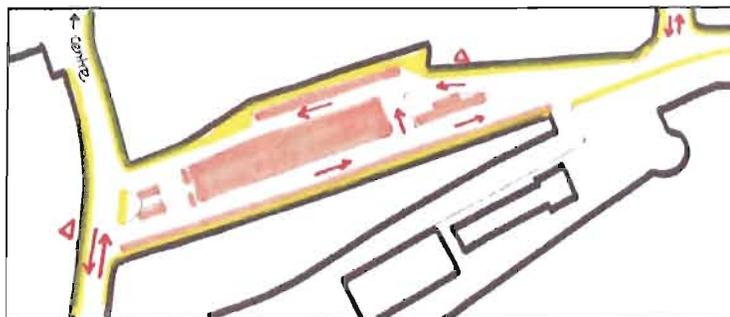
Bel espace empreint d'histoire
Nécessite peu d'aménagement



Forme



Eléments caractéristiques

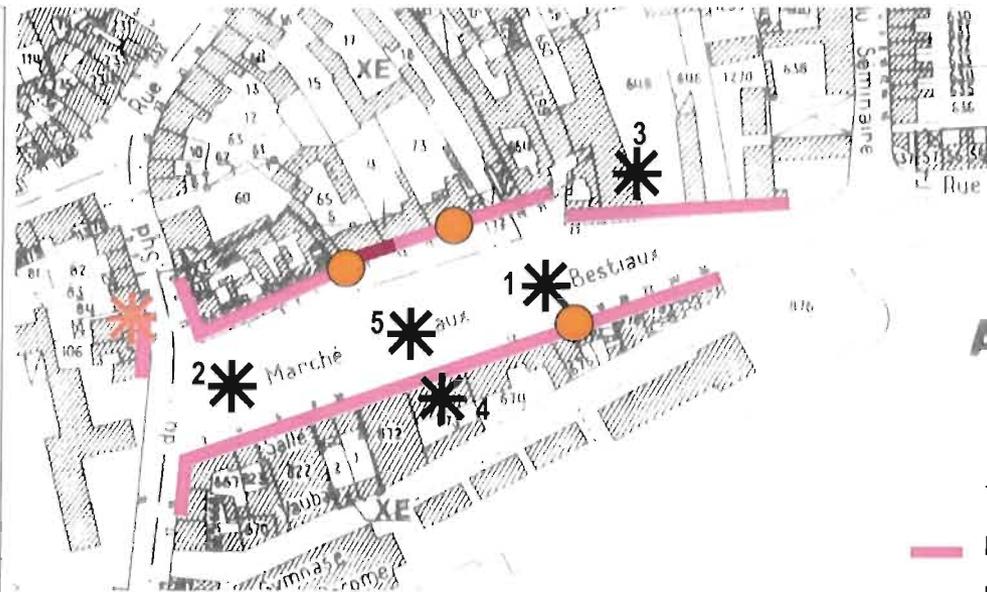


Fonctionnement



Marché aux Bestiaux: Les commerces, le bâti remarquable et les typologies architecturales

| | |
|-------------------------------|--|
| Dénomination : | Le Marché aux Bestiaux |
| Caractère dominant : | Le vocabulaire rappelant la fonction. |
| Cadre bâti : | Très présent et majoritairement ancien. |
| Gabarit : | - Alternance de R+1 et R+2+combles au nord. - Alternance de RdeC et R+1+combles au sud. |
| Activité : | Habitat. |
| Éléments spécifiques : | - Premier espace public en venant de la Porte de Cassel. - Le kiosque, la statue, le mobilier, le pavage. - L'école et les bâtiments bas au sud. |
| Proportions : | Très allongées, rappelant d'anciens quais non visibles sur les plans anciens. |
| Connexions : | - Sur l'axe nord-sud, entre le Marché aux Volailles et la Porte Sud. |



COMMERCES

● Commerces et Services

BATIS REMARQUABLES

★ Inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques

✱ Non classé ni ISMH
1- Bascule
2- Statue
3- Ecole
4- Petit bâtiment bas
5- Mobilier et pavage

TYPOLOGIE ARCHITECTURALE

— Bâti ancien

— Bâti reconstruction



5. La place du Souvenir et le Contour de l'Eglise

Caractéristiques majeures et constats

Vocation ancienne

On suppose que l'église était entourée de son cimetière

Eléments caractéristiques

De beaux édifices et la façade du jardin public agrémentent cette place

Forme, relief

Contour se déclinant en espaces variés

Edifices majeurs

L'église St Martin, l'ancien "Mont de Piété", actuel musée, la citerne militaire, le monument aux morts, un pignon ancien

Usages et vocation actuels

Place qui met en scène l'édifice de l'église. Parvis du Monument aux morts et contour de l'église, accueil de places de stationnement pour l'église et le musée

Points négatifs

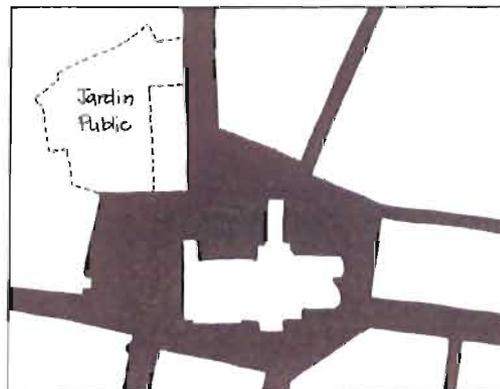
La place allouée à la voirie et au stationnement est trop importante, au détriment de l'écran que la place pourrait constituer pour l'église et les autres édifices.

Le jardin public n'est pas mis en valeur.

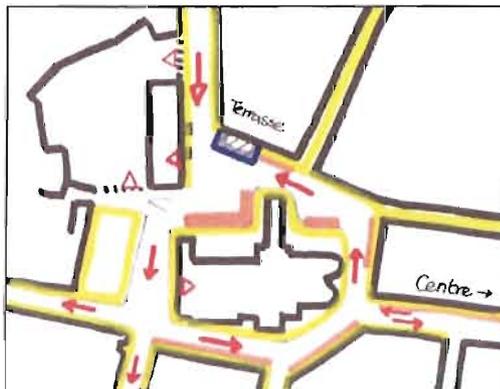
Conclusion

Réduire la voirie au profit de parties engazonnées. Constituer un véritable parvis et écran pour l'église comme pour le musée.

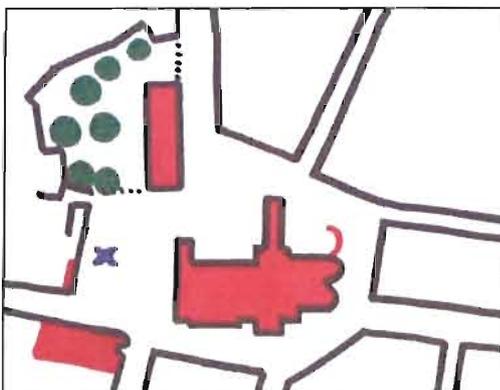
Forme



Fonctionnement



Eléments caractéristiques



Place du souvenir et contour de l'église: Les commerces, le bâti remarquable et les typologies architecturales

Dénomination : La place du Souvenir.

Caractère dominant : L'église Saint-Martin.

Cadre bâti : Dominé par l'architecture de la reconstruction, mais ponctué de bâtiments anciens protégés au titre des Monuments Historiques.

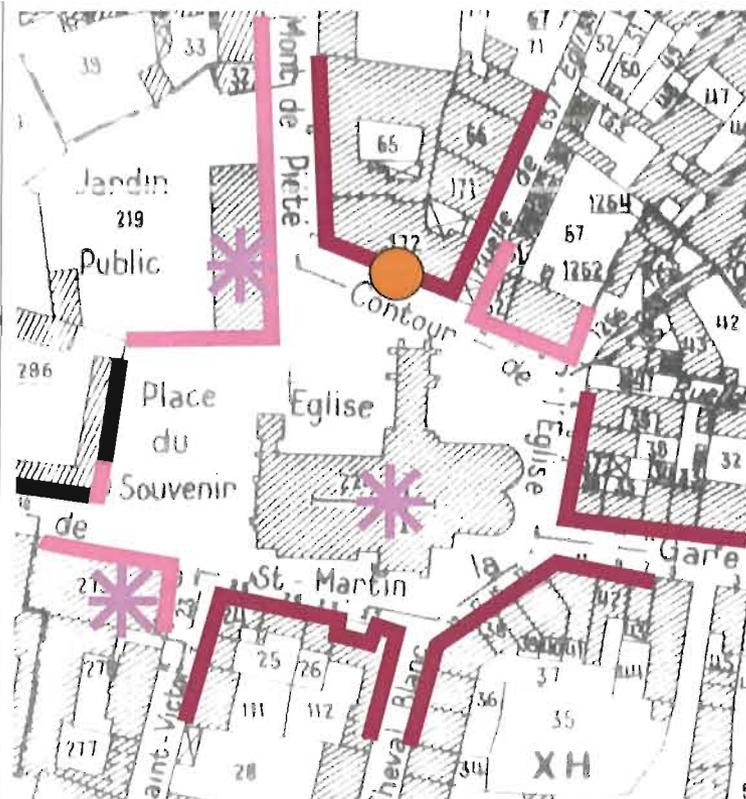
Gabarit : R+1+combles.

Activités : Espace de mise en scène de l'église, services et tourisme.

Éléments spécifiques : - Le patrimoine protégé.
- Le jardin public.

Proportions : Place composée autour de l'église et située au centre du cercle ancien.

Connexions : - Sur l'axe noble est-ouest.
- En relation avec la place Saint-Victor.



COMMERCES

● Commerces et Services

BATIS REMARQUABLES

* Classés monuments historiques

TIPOLOGIE ARCHITECTURALE

■ Bati ancien

■ Bati reconstruction

■ Bati contemporain



6. La place Saint-Victor

Caractéristiques majeures et constats

Vocation ancienne

Ancien jardin monastique

Éléments caractéristiques

Place plantée d'arbres (platanes) de façon régulière

Aménagement des allées indépendant des lignes de plantation ce qui lui donne sa singularité

Forme, relief

Rectangulaire très régulière

Édifices majeurs

Aucun

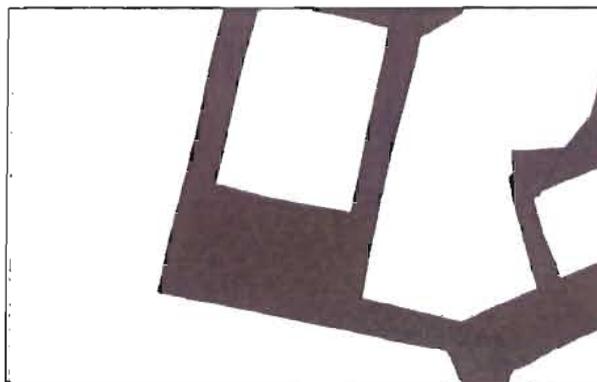
Usages et vocation actuels

Petite place tranquille à l'échelle d'un quartier
Square autour de la fontaine des Trois Grâces.
Bancs permettant de s'asseoir

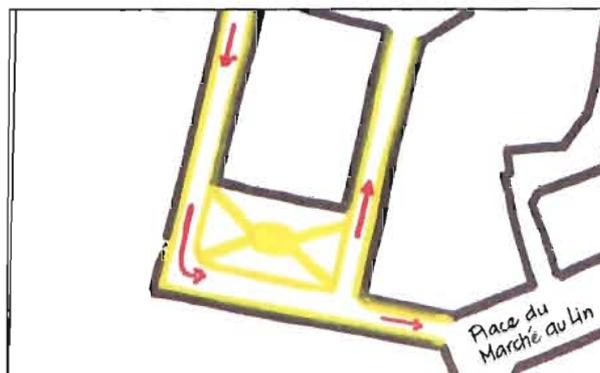
Points négatifs

Conclusion

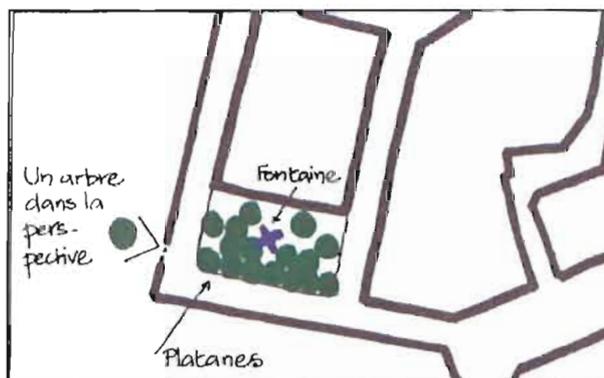
Aménagements actuels suffisants et apportant du charme



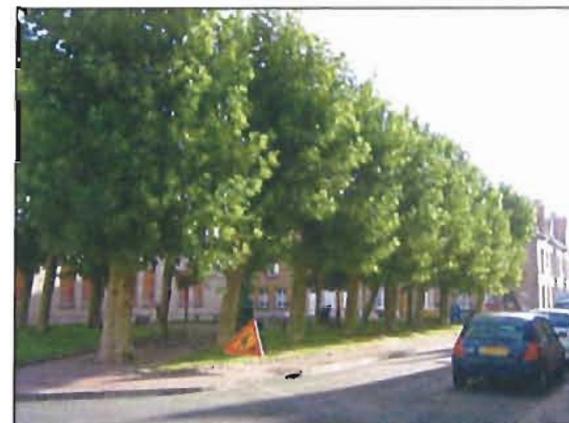
Forme



Fonctionnement

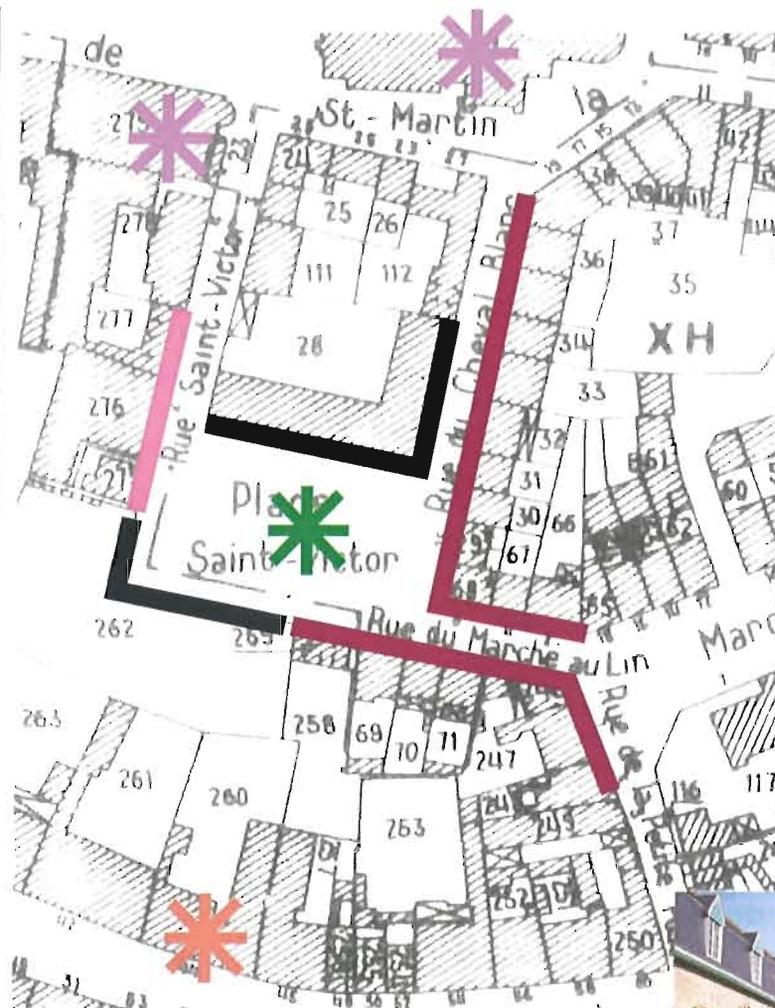


Éléments caractéristiques



Place Saint Victor: Les commerces, le bâti remarquable et les typologies architecturales

| | |
|-------------------------------|--|
| Dénomination : | La place Saint-Victor. |
| Caractère dominant : | Placette plantée, dominée par le végétal. |
| Cadre bâti : | Très cohérent, malgré les différentes époques de construction. |
| Gabarit : | R+1à R+2+combles. |
| Activité : | Habitat. |
| Éléments spécifiques : | La statue du square. |
| Proportions : | Place rectangulaire et assez modeste. |
| Connexions : | - A la place du Souvenir et au Marché au Lin. - Passage vers la rue Carnot. |

**BATIS REMARQUABLES**

-  Classés monuments historiques
-  Inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques
-  La place plantée

TYPLOGIE ARCHITECTURALE

-  Bati ancien
-  Bati reconstruction
-  Bati contemporain



7. Le Marché aux chevaux

Caractéristiques majeures et constats

Vocation ancienne

Ancien "Marché aux chevaux"

Éléments caractéristiques

Place toute en longueur, simple élargissement de la voirie

Vue d'un côté sur le Beffroi, de l'autre sur la Tour Carrée

Forme, relief

Forme en longueur

Pente descendant vers le centre ville

Edifices majeurs

Aucun

Usages et vocation actuels

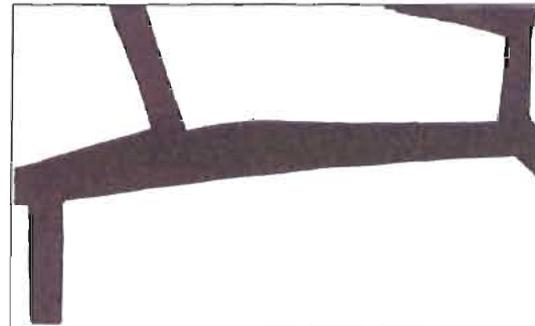
Parking et voirie

Points négatifs

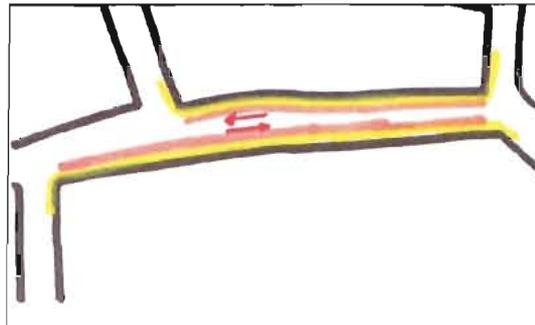
La place n'a plus de vocation réelle si ce n'est celle d'avoir des places de stationnements

Conclusion

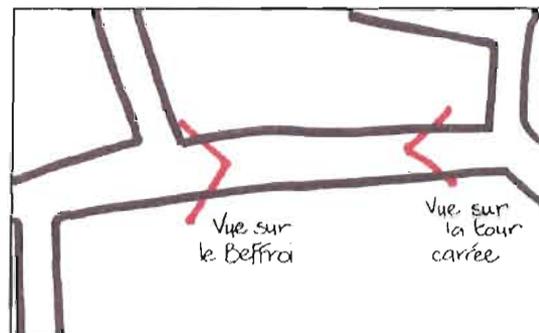
Considère-t-on cet espace comme une place ?
Quel aménagement ?



Forme



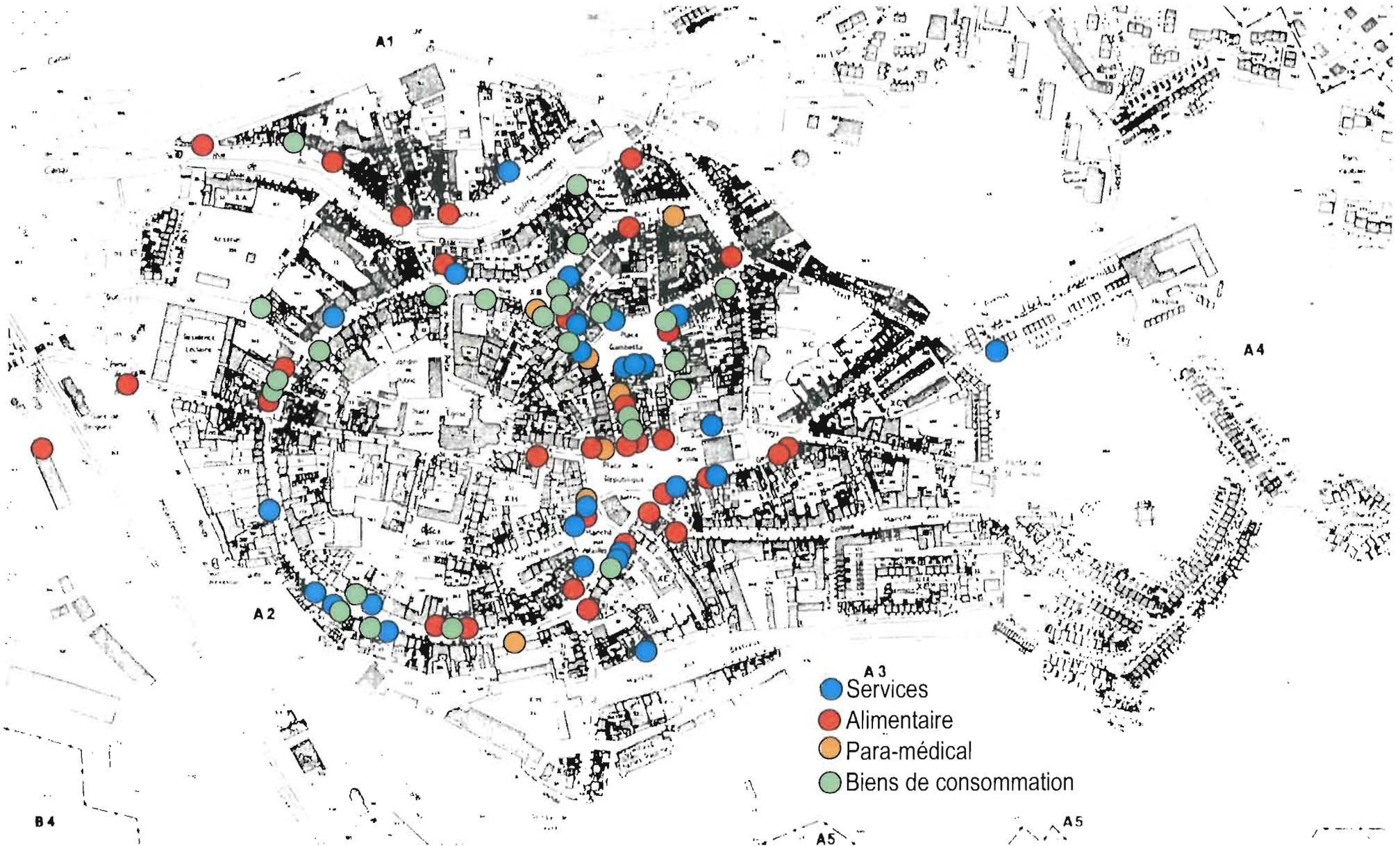
Fonctionnement



Éléments caractéristiques



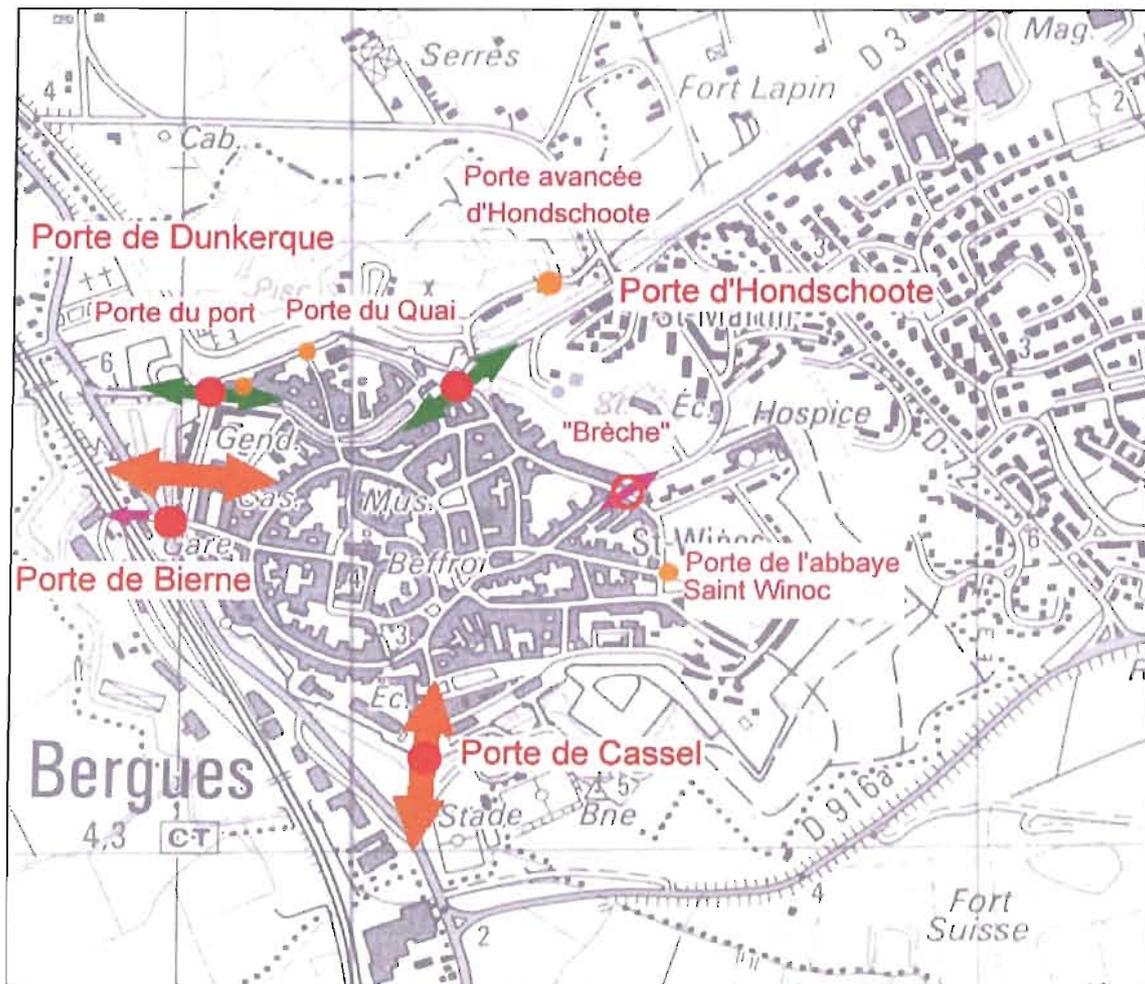
ANNEXES : LES COMMERCES



5.3 Les portes et la plate-forme d'échange des bus

1. Les portes

1. La ville et l'ensemble de ses portes



Les portes marquent le franchissement de l'ancienne enceinte de la Ville Forte. C'est là que se concentrait toute l'ingéniosité du concepteur pour rendre l'accès impossible à l'assaillant.

A l'inverse aujourd'hui elles représentent les seuls endroits de pénétration dans la ville intra-muros, et concentrent donc en un lieu le passage des vélos, piétons, bus, voitures... Elles sont donc devenues des zones de "conflit" en terme de circulation.

Les portes étaient aussi une place de choix pour les armoiries du Roi. Elles constituent maintenant des "événements architecturaux" dans la ville étendue d'aujourd'hui et participent fortement à l'identité de Bergues. Leur qualité architecturale contribue au cadre de vie de la commune.

Circulation

- entrées principales et flux de circulation majeures par la **porte de Cassel** et le pont de la rue de l'Arsenal
- transit Est-ouest et entrée dans la ville assez importants par la **porte de Dunkerque** et la **porte d'Hondschoote**
- circulation interquartiers et entrée ouest secondaire par la **"brèche"**
- sortie secondaire par la **porte de Bierne**

2. La porte de Cassel

Porte principale
Accès Sud

Points forts :

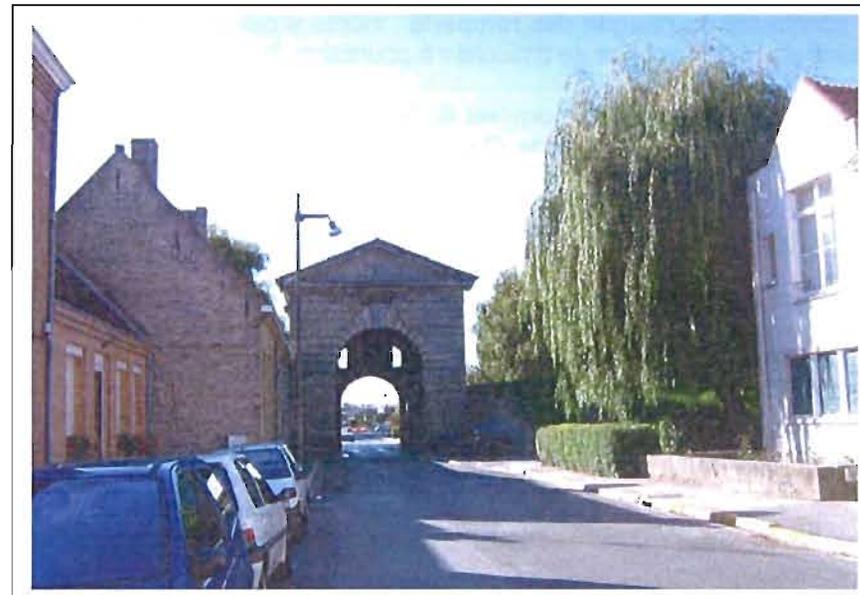
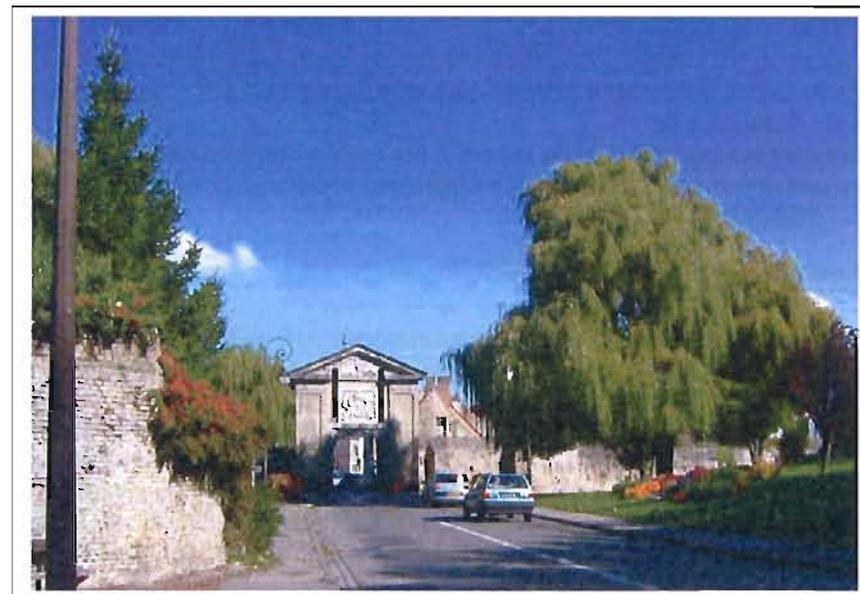
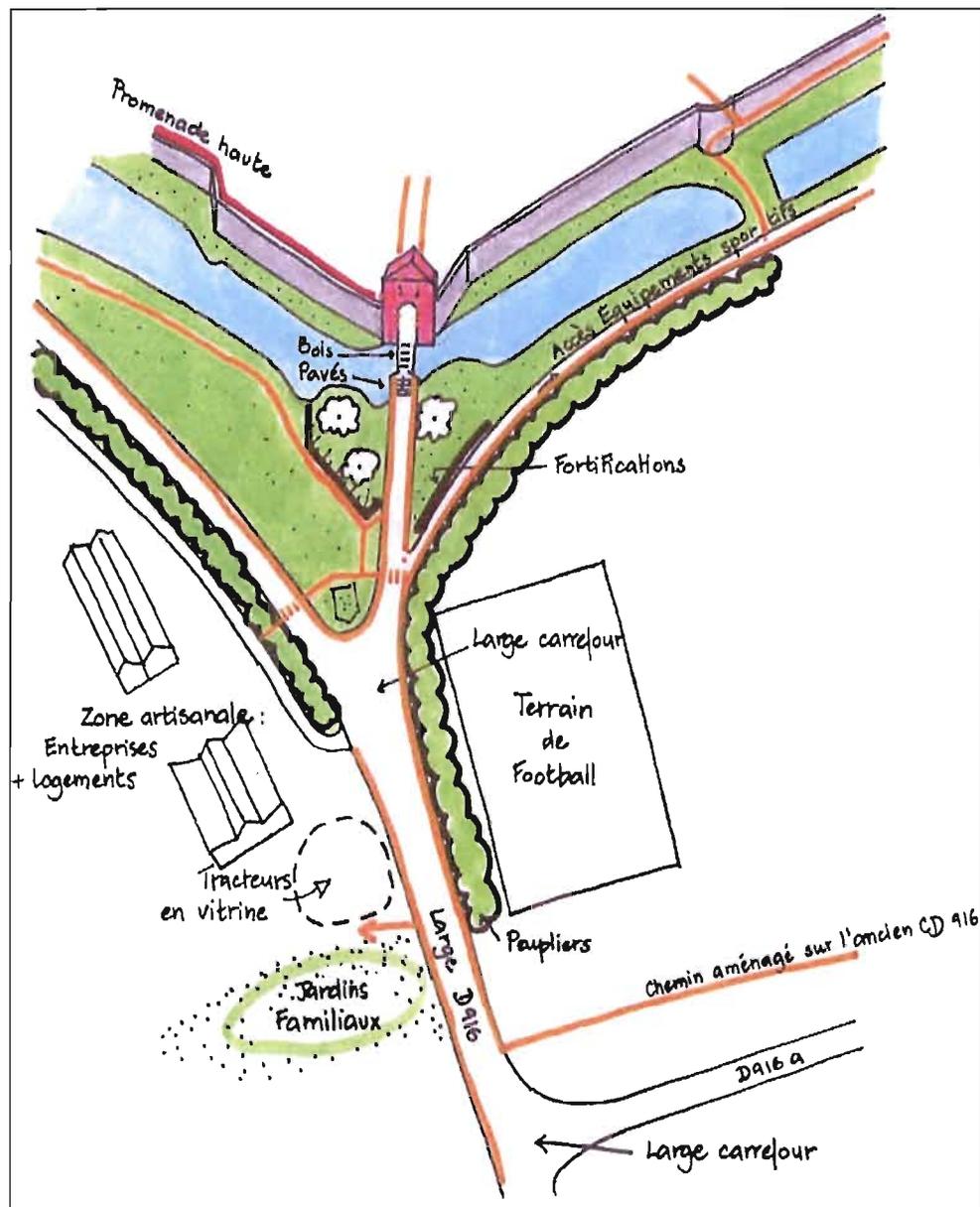
- une des **entrées principales** de Bergues. Porte la plus proche de la sortie d'autoroute. Elle constitue un rôle important vis à vis de l'image et des premières impressions que l'on aura de la ville fortifiée de Bergues.
- **son environnement immédiat** : le mur des remparts, les premiers éléments de fortifications (murs, talus enherbés, plantés), le franchissement de la douve remplie d'eau... constituent un cadre de qualité pour la porte.
Le bâtiment d'équipement sportif, récent, dénote quelque peu avec cet environnement.
- **son architecture** : très belle porte militaire classique de l'époque de Vauban avec son fronton triangulaire décoré du soleil symbolisant le Roi ; trace de l'ancien mécanisme du pont-levis.
- **son franchissement** : il est marqué par des pavés et par l'ancien pont-levis en bois.

Points faibles :

- **la progression depuis la RD 916** : venant de l'autoroute :
- environnement peu qualitatif de la zone artisanale et des terrains de football
- éclairage trop puissant des terrains de football au détriment de celui de la porte.
- élargissement du CD 916 qui forme un vaste carrefour minéral et dangereux, étude en cours pour l'amélioration du carrefour ou du croisement avec la D 916a.
- **les conflits d'usages** entre piétons, vélos, bus, voitures, au niveau de la porte :
les véhicules passent en alternance, avec une priorité pour les automobilistes sortant de la ville. Les trottoirs déjà peu larges, diminuent au niveau de la porte et deviennent inexistantes.
- **la rupture de la promenade haute** : le tissu urbain ne permet pas une continuité du chemin de ronde au niveau de la porte.

Conclusion :

- porte de grande qualité
- nuisance du flux de circulation du CD 916
- carrefour dangereux pour les piétons et les véhicules
- image négative de la zone artisanale et des terrains de football
- promenade en haut des remparts interrompue



3. La porte de Bierne et le pont de la rue de l'Arsenal

Porte secondaire
Accès principal par pont, accès Ouest

Porte devenue secondaire (traversée par la rue de la Gare, voie communale) jouant le rôle de sortie de ville.

L'accès se fait maintenant par le pont de la rue de l'Arsenal (voie départementale), devenant une entrée principale. Les bus empruntent cet itinéraire proche de la gare, de façon privilégiée.

Points forts :

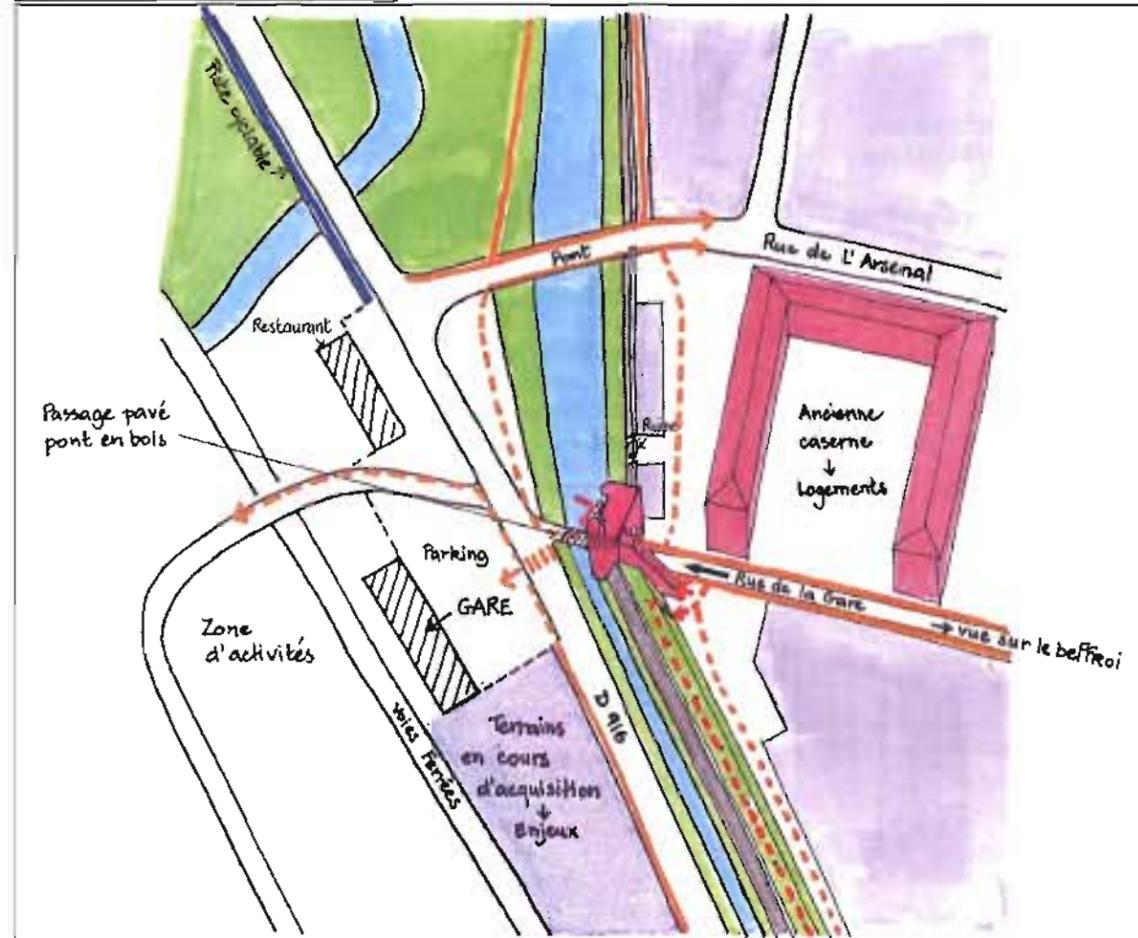
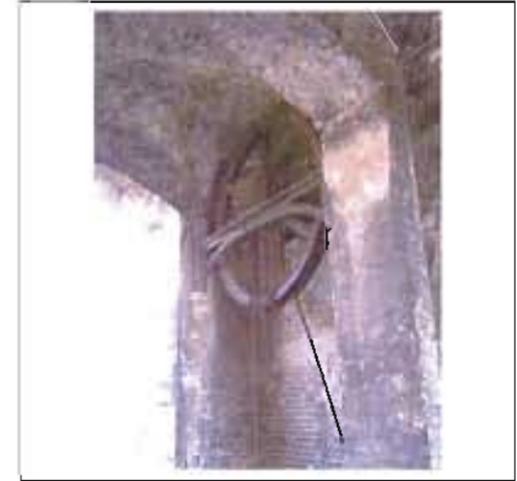
- **sa situation** : collée à la route départementale 916, elle est très visible ; au sein de la façade la plus apparente du mur des remparts, proche de la Tour Nekestor et de l'ancienne caserne Leclair.
- **son architecture** : bel ouvrage, sobre, en brique ocre, encadré de deux tours ; beau garde-corps; mécanisme du pont-levis avec poulie toujours présent, pont en bois.
- **son franchissement** : il est marqué par des pavés et par l'ancien pont-levis en bois.
- **la place du piéton et du vélo** : l'accès des voitures étant réduit au sens "sortie de la ville forte", la circulation est facilitée pour les autres modes de déplacements, même si les trottoirs sont parfois inexistantes
- **la vue directe sur le beffroi** en entrant dans la ville forte
- **la continuité du chemin des remparts** : même si celui-ci n'est pas matérialisé, les piétons et vélos n'ont pas de difficultés à poursuivre leur cheminement le long des remparts.
- **la possibilité d'accès au sommet de la porte** qui permet une vue panoramique
- fait face à la sortie de la zone d'activités

Points faibles :

- **sa situation, proche de la RD 916** : ne permet pas son franchissement par les bus ou poids lourds et ne permet pas aux voitures d'entrer dans la ville forte. C'est alors le pont de la rue de l'Arsenal, coupant le mur des fortifications, bas à cet endroit, qui crée l'effet fonctionnel de porte.
- **son sens de franchissement pour les véhicules** ne met pas en valeur la vue sur le beffroi
- **son environnement immédiat** : le parking trop sommaire de la gare et la vue directe sur le restaurant

Conclusion :

- présence visuelle forte de la porte
- proximité immédiate du CD 916 constituant un atout pour la perception visuelle, une gêne pour le promeneur
- image négative des abords de la gare en vis à vis



4. La porte de Dunkerque

Porte secondaire
Accès Nord et Ouest

Points forts :

- **son environnement immédiat : forte présence de l'eau**

Très belle progression vers la porte au milieu d'un paysage de murs fortifiés, de végétation et d'eau ; traversée de plusieurs ponts et accès à une antichambre de verdure entourée d'eau. Cette présence de l'eau est un élément paysager particulièrement valorisant des deux côtés de la porte. Intra-muros, c'est après avoir longé le canal intérieur, ses quais, la belle écluse et ses escaliers que l'on emprunte la porte de Dunkerque.

- traversée par un axe de circulation important permettant le transit Est-Ouest, à travers Bergues, elle constitue un **élément ralentissant la circulation** du fait de son étroitesse.

- **la continuité du chemin des remparts**, par l'escalier de l'écluse puis cheminement sur les trottoirs pour rejoindre le rempart Nord via la "porte du port".

- **son architecture** : porte matérialisée par deux édifices semi-sphériques, sans voûte ni toit.

Points faibles :

- le flux de transit **Est-Ouest** qui la traverse ; trop important.

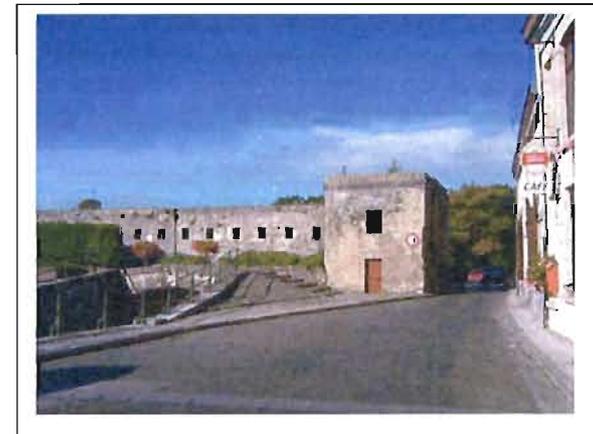
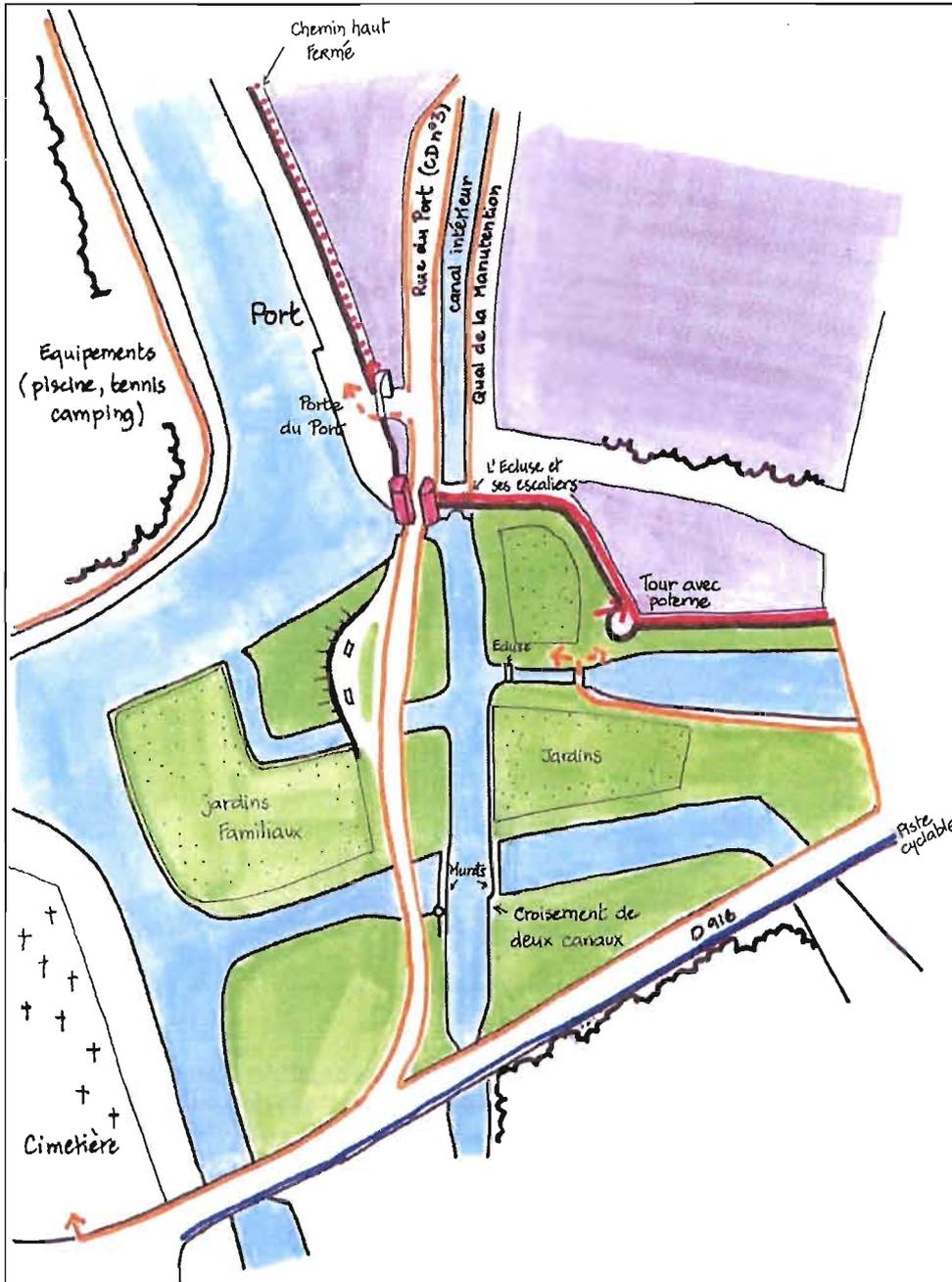
- **les conflits d'usages** entre piétons, vélos, voitures, camions (limités à 10 tonnes). Avec la porte de Cassel et celle d'Hondschoote, c'est une porte très empruntée pour traverser la ville rapidement d'Est en Ouest. Son étroitesse est à l'origine des conflits qui peuvent apparaître. Les trottoirs existent mais ne sont pas larges.

- **son franchissement** : la porte ne fait pas l'objet de traitement de sol particulier.

Conclusion :

- porte au cadre paysager remarquable, avec la présence de l'eau extra et intra-muros
- flux de circulation important et gênant en regard au cadre paysager et urbain





**Porte principale
Accès Est**

5. La porte d'Hondschoote

Elle désigne deux portes. L'une est en poste avancé ("porte aux boules"), un peu en dehors de la ville intra-muros, l'autre est traversée par le chemin départementale N°3, axe de circulation important pour tous les quartiers Est de la ville.

Points forts :

- **sa largeur** : permet à tous les usagers d'emprunter la porte sans difficulté : vélos, piétons (l'un des trottoirs est trop étroit, l'autre est de largeur minimale pour le confort), les camions de moins de 10 tonnes, les bus, les véhicules, dans les deux sens et sans circulation alternée.

- **son architecture** discrète se dévoile par deux simples pilastres (la porte aux boules, isolée sur une île, constitue un élément monumental remarquable)

Points faibles :

- **le flux de circulation** trop important

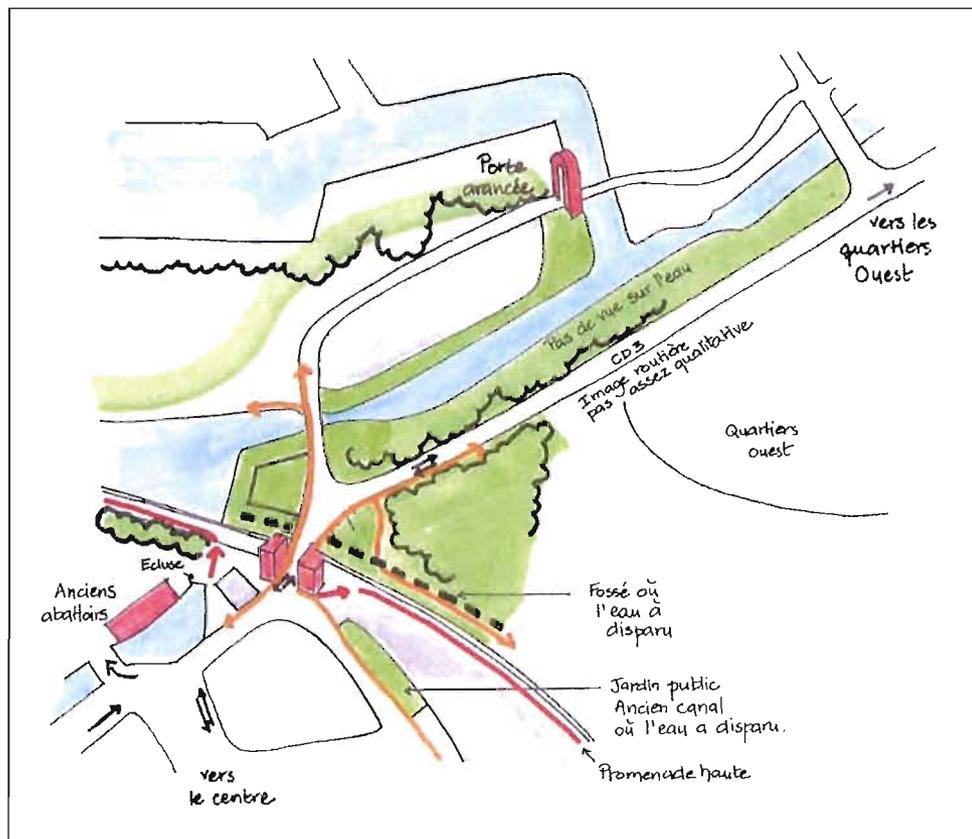
- **son environnement immédiat** : hors des murs, on longe le canal de la Colme, peu perceptible à cause de la végétation. Aux abords de la porte, une antichambre de verdure crée un cadre intéressant de talus, de végétation, d'eau. Mais une fois la porte franchie, un pignon très visible donne l'impression d'entrer sur l'"arrière" de la ville.

- **son franchissement** : la porte ne fait pas l'objet de traitement de sol particulier.

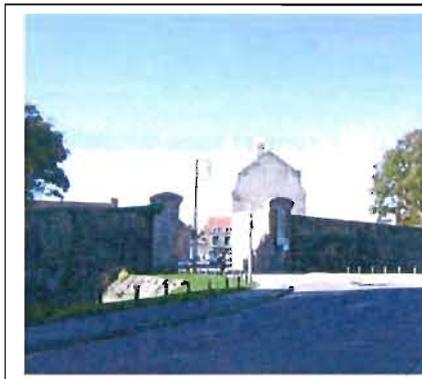
- **la rupture de la promenade haute** : le tissu urbain ne permet pas une continuité du chemin de ronde au niveau de la porte. La promenade haute est fermée pour des raisons de sécurité.

Conclusion :

- effet de porte peu perceptible n'empêchant pas la vitesse et le flux important des véhicules
- image négative du bâti à l'entrée de ville
- présence de l'eau, peu mise en valeur
- pas assez de confort pour le piéton en particulier



Les deux pilastres marquant la porte



Glacis enherbé précédant la porte et "eau verte"



Côté intra-muros



Porte avancée d'Hondschoote

6. La "brèche" de l'avenue de la Liberté

Créée après guerre pour désengorger la ville et permettre l'accès aux quartiers Est, cette brèche" est traversée par une voie communale, l'avenue de la Liberté.

Points forts :

- **sa largeur** qui limite les conflits d'usages.
Elle est empruntée par les voitures, dans les deux sens et sans circulation alternée, les vélos, les piétons (les trottoirs existent mais sont peu larges).
- **son environnement immédiat** : la dissymétrie, qui est créée avec d'un côté le haut mur des rempart surmonté d'un alignement d'arbres, de l'autre le talus enherbé en contre-bas, est intéressante.

Points faibles :

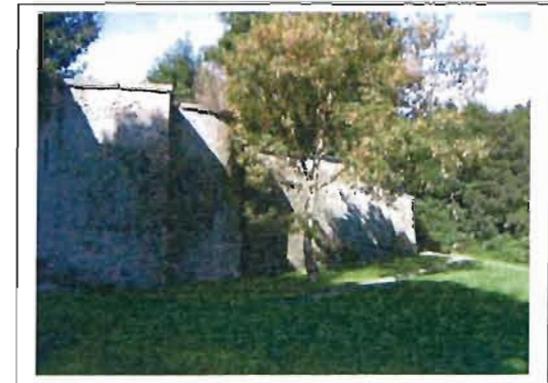
- son architecture : c'est une simple brèche dans le mur des remparts. Il n'y a donc **pas de réel effet de porte**.
- **son franchissement** : pas de traitement de sol particulier.
- intra-muros : **la placette peu qualitative** ; un transformateur et un pignon trop visible.
- **l'interruption du chemin des remparts** : le chemin haut s'interrompt avant la porte.
- **la ruelle à l'arrière du mur des remparts**, semi-privée, peu organisée et à peine aménagée.

Conclusion :

- brèche permettant une circulation inter-quartiers
- continuité de la promenade haute à créer
- espace public côté intra-muros à améliorer

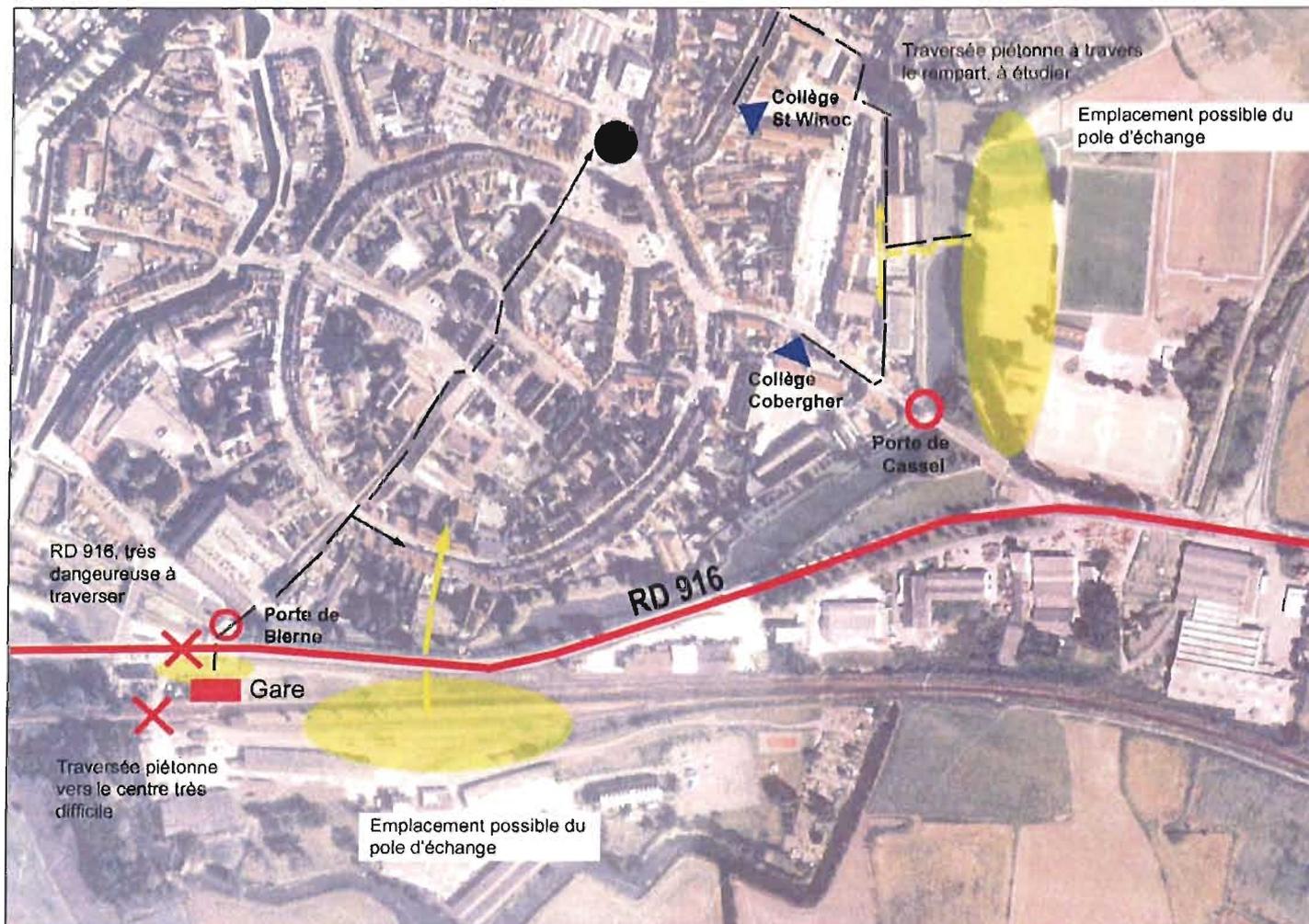


D'un côté le mur, de l'autre, en contre-bas, un talus enherbé



Les remparts, très visibles

2. la plate-forme d'échange des bus



L'analyse des portes a révélé les problèmes de circulation qu'elles génèrent pour entrer, sortir ou simplement traverser la ville intramuros.

La circulation et le stationnement des bus scolaires et des cars de tourisme devient problématique.

Aussi la solution d'une plate-forme d'échange en dehors des murs semble opportune.

Cette carte envisage deux emplacements aux portes de la ville. L'un près de la gare, l'autre près de la porte de Cassel.

Les trajets des piétons vers le centre-ville ou les collèges sont représentés en pointillés.

5.4 Les rives du canal intérieur

Cadre architectural et paysager :

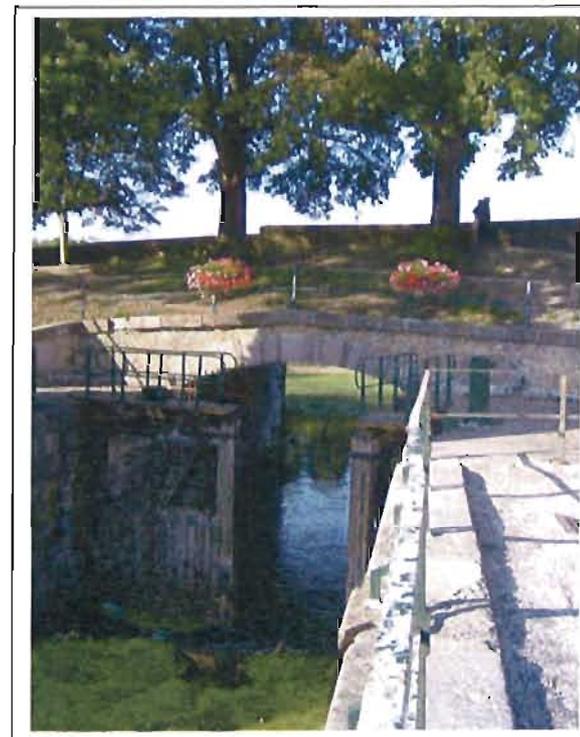
- Front bâti linéaire le long du canal (avec quelques édifices remarquables)
- Paysage d'eau (les lentilles d'eau de couleur verte contrarient la perception de l'eau)
- Quais plantés d'arbres variés mais trop petits
- Vocabulaire architectural de ponts, d'escaliers, d'écluses, de quais
- Proximité du rempart et de sa promenade haute (partiellement fermée)

Paradoxes :

- lieu singulier de la ville, qui associe un cadre urbain à l'eau
- lieu privilégié de promenade et de pêche pour les habitants (avec le Canal du Roi, proche)
- axe de circulation important pour transiter d'Est en Ouest

Enjeux et propositions :

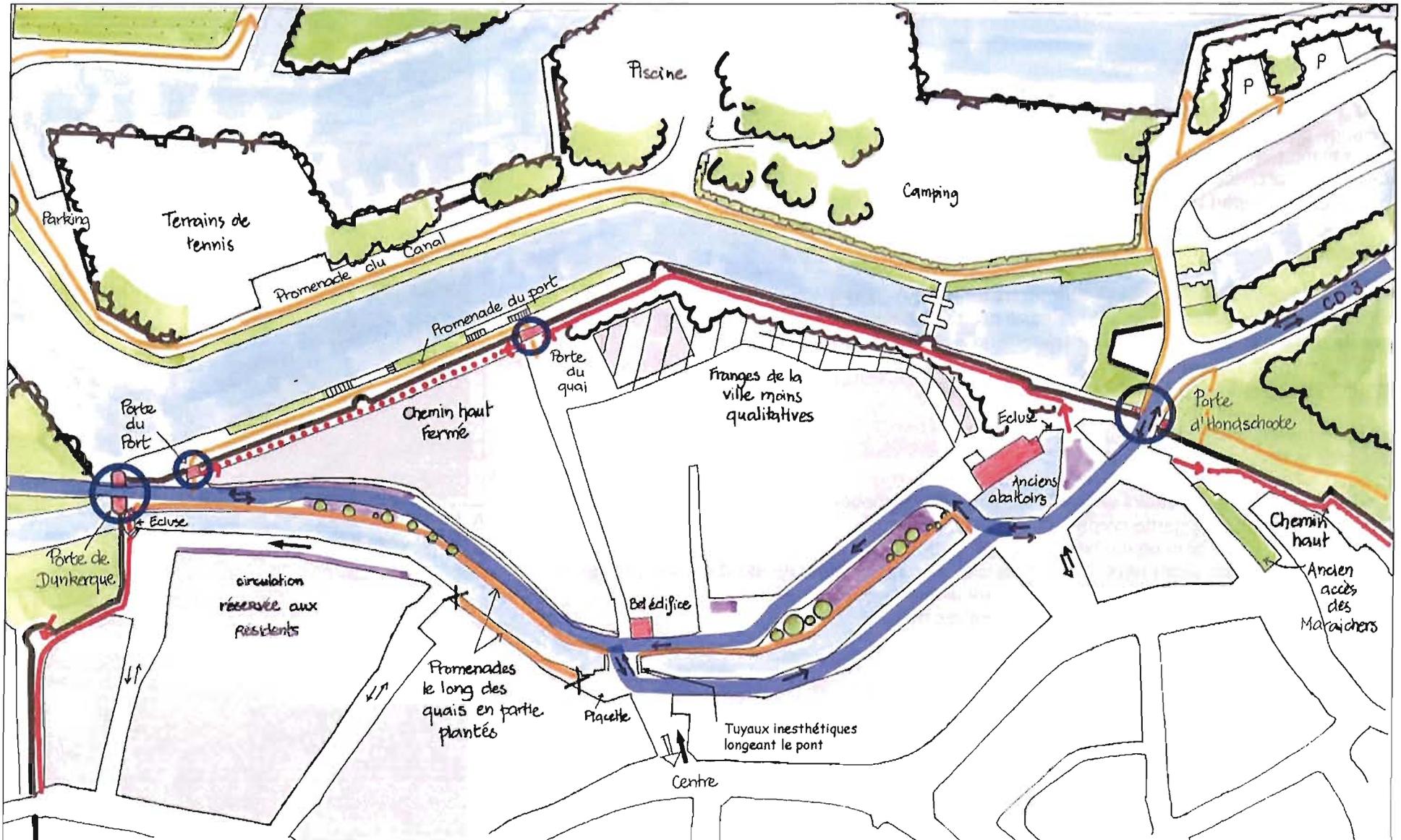
- limiter le transit des véhicules
- favoriser la circulation des piétons
 - sur les quais
 - sur des trottoirs larges (accompagnés de mobilier tel que des bancs, des corbeilles, de beaux garde-corps...)
 - sur la promenade haute des remparts
- valoriser l'eau et son cadre paysager (cf des villes comme Bruges, Amsterdam, Venise, Gand...).
 - choisir des essences d'arbres de plus grande envergure
 - améliorer la qualité de l'eau (lentilles d'eau)



Autre écluse située près de la porte d'Hondschoote



L'écluse et son escalier



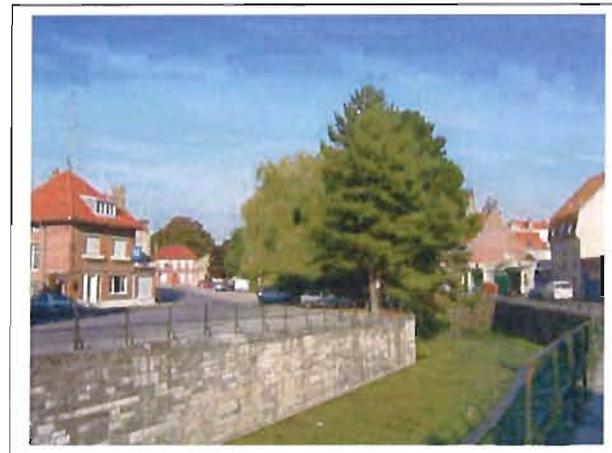
La rue du port plantée d'arbres trop petits



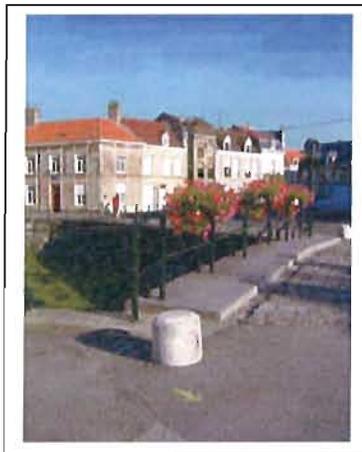
Le quai uniquement piéton



Le quai planté d'arbres variés et l'eau "verte"



Le pont, arqué

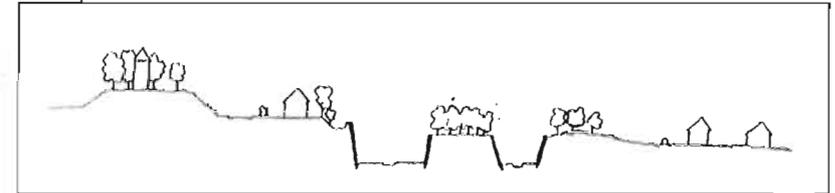
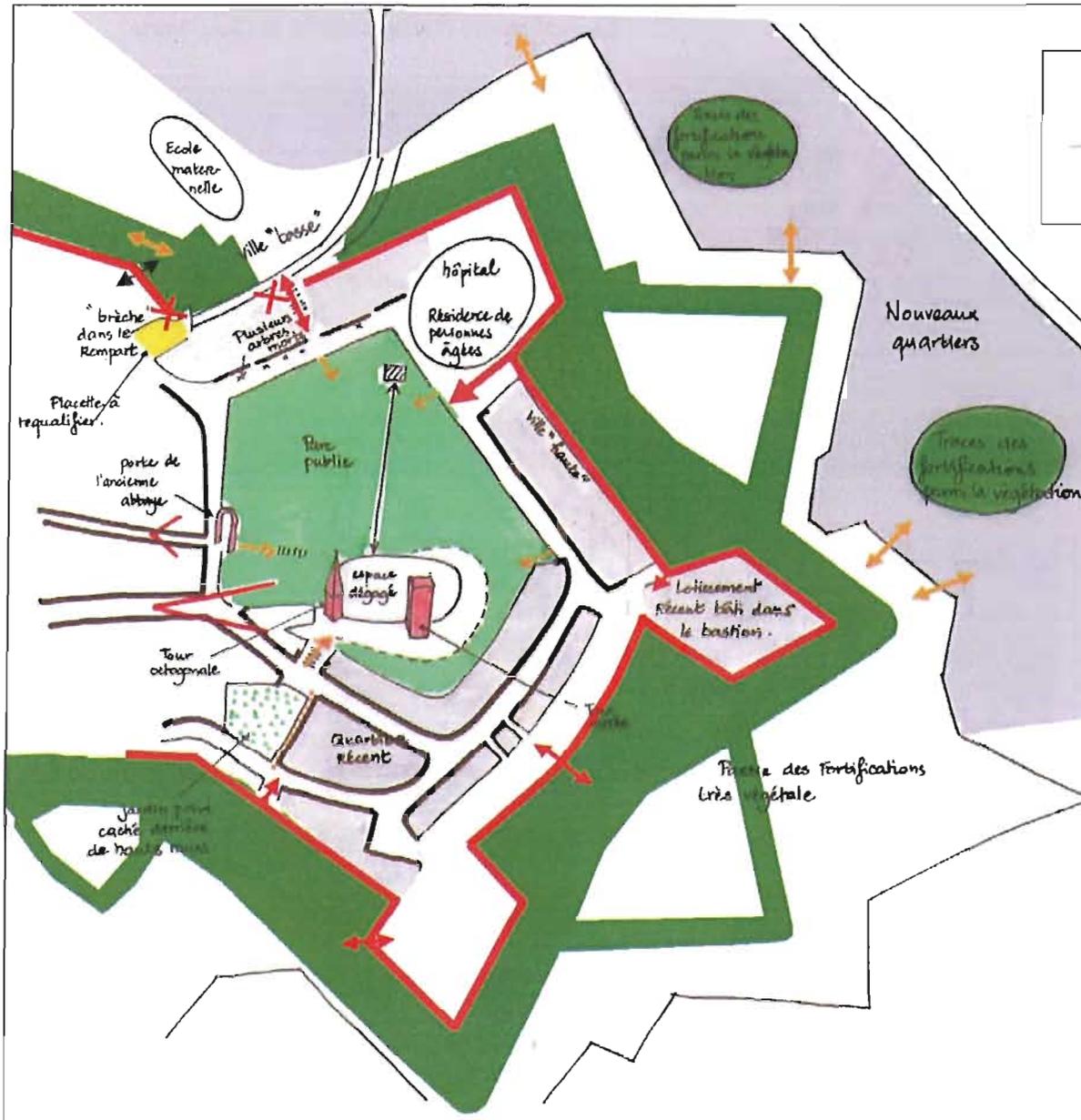


Bornes rambardes et fleurissement



Escalier permettant l'accès à l'eau

5.5 Le secteur du Groenberg et l'abbaye St Winoc



Coupe schématique sur le Groenberg, les remparts et l'ancien glacis

Conclusion :

Lieu singulier caractérisé par :

- la valeur symbolique du site de l'ancienne abbaye
- son relief
- la proximité des fortifications boisées
- son "isolement" et son manque d'accessibilité qui en font son attrait

Constats :

- situé sur un **mont**, à l'extrémité Est de la ville intra-muros, le secteur du Groenberg constitue un quartier en soit, singularisé par son cadre très végétal, son isolement et son calme dus au système défensif des remparts.

- le cœur et sommet est composé d'un espace public très dégagé au pied des deux tours (la tour pointue et la tour carrée) correspondant aux vestiges de l'abbaye St Winoc)

► **espace minéral actuellement trop vide au pied des deux tours (projet en cours : tracé de l'église abbatiale)**

- contigu, le parc public de l'abbaye se structure autour d'un grand axe terminé par un édicule servant de buvette. Autour de l'axe, des sous-espaces sont aménagés avec des bancs, des jeux.

Ainsi, le parc constitue un espace de plein air et de jeux, planté d'arbres et d'arbustes qui semble très apprécié des habitants. Tout en étant sur le mont, le parc n'offre pas particulièrement de vues car il est très planté et cadré par les habitations récentes sur son pourtour.

► **parc public agréable, très planté, refermé visuellement sur lui-même**

- on accède au parc et aux deux tours par plusieurs entrées plus ou moins monumentales ou discrètes. La plus belle se fait par la « porte de Marbre », porte d'entrée de l'abbaye. Les escaliers qu'il faut gravir parfois ajoutent à la solennité du lieu.

► **position haute des tours et du parc sur le mont : vocabulaire intéressant d'escaliers pour y accéder**

- autour, récemment, des quartiers d'habitation se sont construits, jusqu'aux limites formées par les fortifications.

L'un des lotissements s'est implanté dans le bastion. Ce quartier forme un ensemble de petites maisons individuelles avec petits jardins devant et derrière.

► **quartiers récents bien intégrés. Seuls points négatifs : des réseaux trop présents, des rues insuffisamment plantées**

- la ceinture des fortifications : d'une richesse végétale et faunistique exceptionnelle, elle est classée en ZNIEFF. L'espace offre aussi bien des promenades hautes (chemin de ronde des remparts) et des promenades basses le long des cunettes au pied des remparts, boisés.

Les liaisons entre les quartiers habités et le bas des fortifications existent, mais sont peu nombreuses. D'autre part les liens entre les différentes promenades sont difficiles.

Au cœur de ces quartiers, des boisements ont été conservés au milieu desquels on trouve les traces des fortifications avancées.

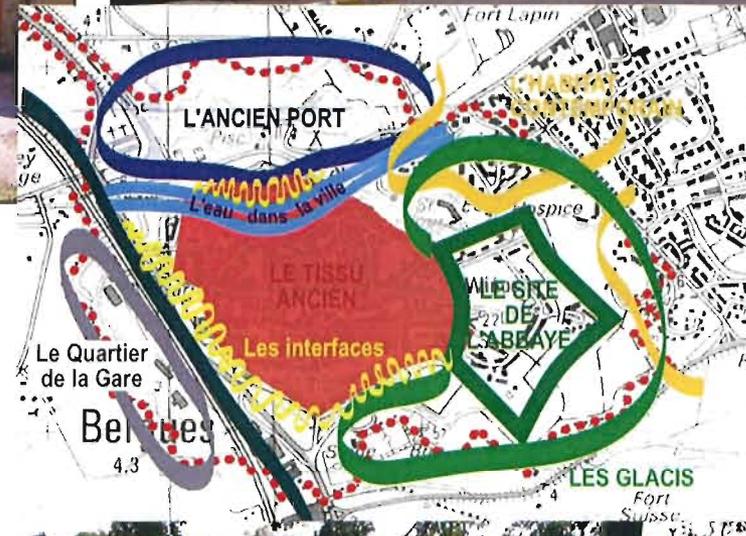
► **liaisons entre le Groenberg et les quartiers Est peu évidente
Peu d'accès entre le Groenberg et l'espace boisé des fortifications**

- l'ensemble du quartier du Groenberg est desservi, non pas par une véritable porte, mais par la « brèche » établie dans le rempart et située au bout de l'avenue de la Liberté.

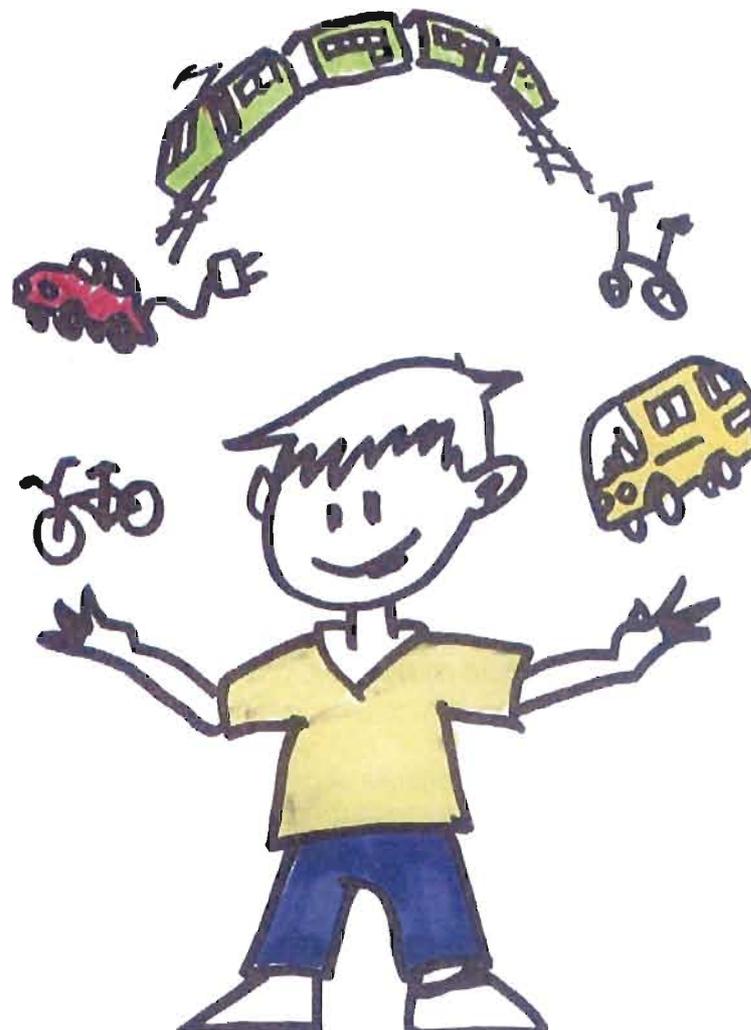
► **la placette marquant l'entrée dans la ville intra-muros au niveau de la brèche mérite quelques aménagements
la promenade haute est interrompue au niveau de la brèche**

- au pied de l'escalier donnant sur la tour pointue, un jardin privé, caché derrière de hauts et beaux murs, pourrait peut-être participer visuellement du domaine public et faire ainsi le lien entre le mont et la venelle qui conduit à l'entrée du chemin de ronde.

5.6 Les franges entre ville et remparts



6. La Mobilité



6.1

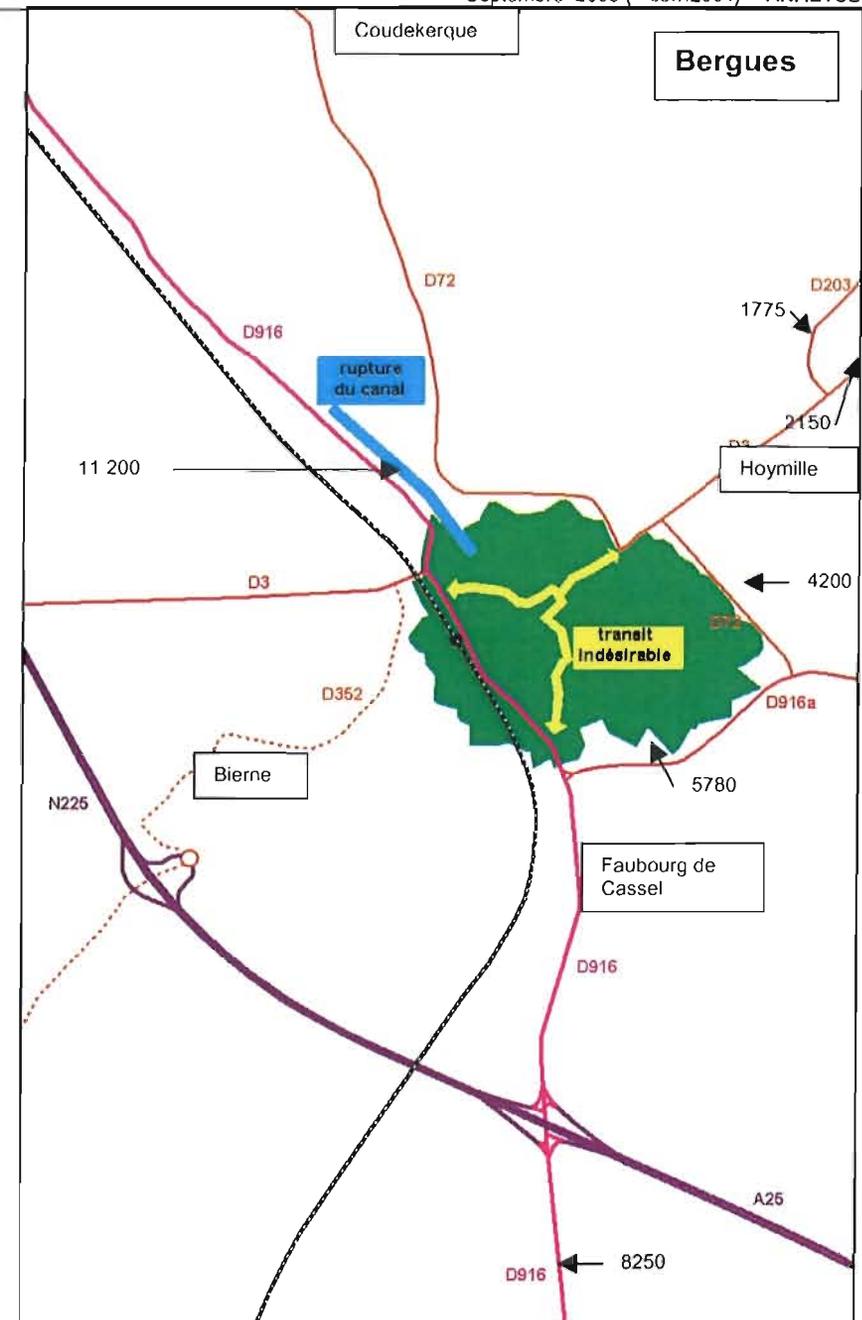
Les liaisons avec l'extérieur

1. Le réseau routier

- Bergues est aisément accessible par la route depuis l'autoroute A25 Lille – Dunkerque.
- La départementale D916 Dunkerque – Cassel – Hazebrouck traverse la commune à l'ouest, formant une barrière vers la gare.
- La route départementale D916a vers Hondschoote et la Belgique ceinture l'entité par le sud.
- A l'est et vers le nord, la départementale D72 relie le village de Coudekerque à la D916a et au reste du réseau routier.
- La départementale D3 suit d'ouest en est le Canal de Colme, le trajet le plus court reliant ses deux branches passe par le nord du périmètre fortifié via le canal intérieur.
- Les remparts protègent bien la ville du transit, à ceci près que la ceinture routière en fer à cheval (D916 – D916a – D72) est incomplète à hauteur du Canal de Bergues. Ceci peut inciter au transit à travers le centre, tout au moins pour la circulation issue de Coudekerque et des quartiers tous proches à l'est de Hoymille vers le Faubourg de Cassel.
- C'est l'échangeur de la D916 avec l'autoroute A25 qui assure le raccordement au réseau national et international, l'échangeur de Bierne pourtant tout proche requérant un parcours plutôt tourmenté par la D352 pour rejoindre le nord de Bergues.

2. Le chemin de fer

- Bergues est desservie par l'importante ligne SNCF Dunkerque – Hazebrouck – Lille, ligne qui se poursuit au-delà de Lille vers l'est de la France.
- Important axe de marchandises, cette ligne offre également depuis le 15 juin 2003 23 liaisons TER par jour et par sens, dont 14 liaisons quotidiennes vers Lille (56 minutes de parcours). Dunkerque est joignable en 6 minutes à peine par train direct ou 8 minutes avec arrêt supplémentaire à Coudekerque-Branche. Selon les services, Hazebrouck est joignable en 18 à 30 minutes.
- Cette offre est compétitive avec la route, surtout si l'on tient compte de contraintes de stationnement à Lille et à Dunkerque.
- La localisation de la gare est très proche du centre, quoique la D916 ne forme une barrière relativement forte à la traversée.



3. Le réseau de bus

Figure 1 - réseau de bus

Bergues est desservie par six lignes de bus, qui complètent utilement la desserte SNCF par des haltes intermédiaires sur l'axe Dunkerque – Hazebrouck et diverses boucles ou lignes vers les pôles voisins.

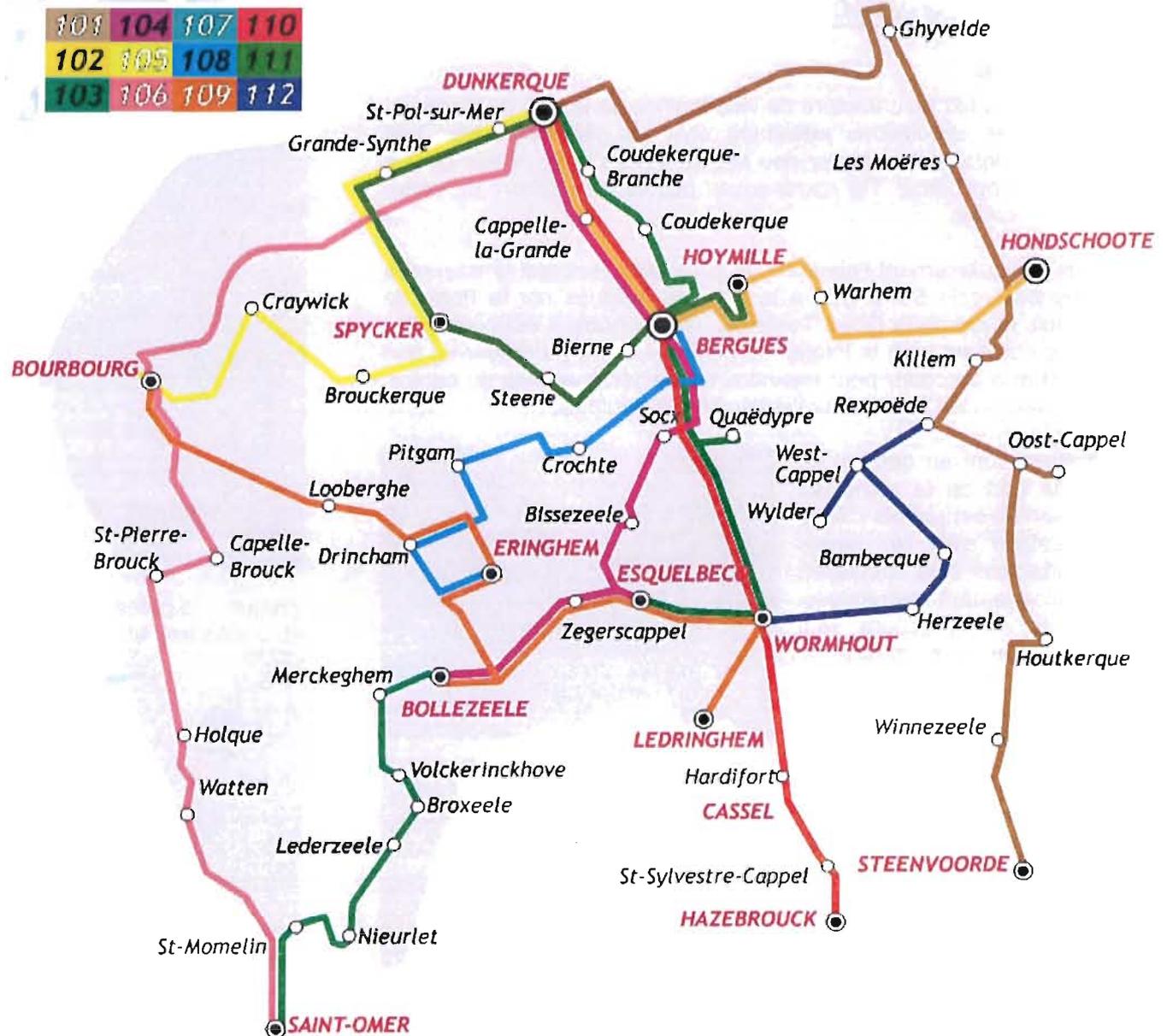
Les lignes sont :

- 102-DA : Dunkerque - Bergues – Hondschoote
- 103-DA : Dunkerque – Esquelbecq
- 104-DA : Dunkerque – Bollezeele
- 108-DA : Bergues - Eringhem
- 110-DA : Dunkerque - Bergues - Wormhout – Hazebrouck
- 111-DA : Dunkerque - Grande Synthe – Hoymille

Il est à remarquer que la plupart des services traversent le centre de Bergues, et y marquent parfois plusieurs arrêts, et ce en dépit de la taille assez modeste du centre intra muros, lequel peut aisément être parcouru à pied.



L'offre de services est calquée sur la demande locale, en particulier la demande scolaire. Ceci conduit à de multiples départ quasi simultanés, et de nombreux bus en attente à certaines heures.



6.2 Le centre-ville

1. Les piétons



Du fait du caractère de ville fortifiée de la ville de Bergues, les circulations piétonnes sont en général aisées. Les piétons sont assez peu exposés à un trafic rapide ou par trop dense. De nombreuses petites rues offrent un cadre calme.

A déplorer particulièrement l'absence de dispositifs facilitant la traversée de la départementale D916 face à la gare de Bergues par la Porte de Bierne depuis la rue de la Gare. Toutefois, l'axe « noble » est-ouest offre un parcours couvrant bien la totalité du centre, tout en ne requérant que près de 600 m à parcourir pour rejoindre les secteurs animés du centre-ville, et au maximum 1200 m pour l'ensemble du territoire.

Si les trottoirs sont en général en bon état, la part de la voirie qui leur est réservée est parfois chiche en comparaison avec les larges surfaces affectées à la circulation et au stationnement automobile. Par endroits, les parcours sont interrompus par des zones de stationnement, des terrasses de café-restaurant, etc.



Les conditions particulières pour les personnes à mobilité réduite sont fort peu prises en compte. Il existe peu d'abaissements de bordures, et les dispositifs pour la circulation des personnes malvoyantes sont absents. Les aménagements ne sont généralement pas récents, et n'ont pas ou peu pris en compte ces exigences relativement récentes.



En outre, la présence de nombreux véhicules stationnés, ainsi que de bus et d'autocars en attente rend les conditions de sécurité parfois assez précaires. Ceci est d'autant plus gênant que ceci se passe dans les secteurs les plus fréquentés de la ville, c'est-à-dire près des écoles et des commerces.



Par ailleurs, la qualité de l'aménagement de beaucoup d'espaces n'encourage pas au séjour : peu d'espaces équipés de mobilier destiné au piétons (bancs, jeux, fontaines, etc.).

La largeur de beaucoup de voiries carrossables est très importante et disproportionnée par rapport à l'espace disponible et aux besoins des

F.A.N. Cadre de Vie - CONSEIL GÉNÉRAL DU NORD

piétons en matière de confort de cheminement. Il n'existe pas non plus de dispositifs modérateurs de vitesse.



Il faut également noter l'important réseau de promenades qu'offrent les remparts et fortifications. Ce réseau au cadre paysager fort intéressant et varié offre de multiples possibilités de promenade, permettant de varier ses parcours quotidiens, ou d'attirer des touristes d'un jour.



2. Les cyclistes

Les mêmes limitations que pour les piétons sont applicables au diagnostic concernant les cyclistes. Sans être un environnement réellement hostile, on ne peut que relever que

Bergues ne comporte que très peu d'aménagements cyclables.

La ville et ses environs se prêtent fort bien au vélo, de par le relief presque entièrement plat, et les distances très courtes pour rejoindre Hoymille, Bierne, le Faubourg de Cassel ou Coudekerque par exemple.

En liaison avec la gare, qui offre des relations performantes tant vers Dunkerque que vers Hazebrouck et Lille, le vélo est un complément idéal pour augmenter la surface de chalandise d'un rayon de 1000 m à près de 3 à 5 km, couvrant de ce fait une surface 10 x plus importante, et un potentiel de résidents certainement deux à trois fois plus important.

La piste cyclable Dunkerque Bergues est actuellement interrompue à hauteur de la gare, et justifierait d'être prolongée en direction du Faubourg de Cassel.

Le centre-ville ne nécessite probablement pas l'aménagement de pistes cyclables dédiées. Toutefois, certains accès majeurs pourraient bénéficier d'aménagements légers.

Les quelques sens uniques de la ville pourraient, à l'instar de ce qui est maintenant monnaie courante en Belgique, aux Pays-bas, en Allemagne, en Suisse et dans les pays scandinaves, être ouverts dans les deux sens aux cyclistes, moyennant une signalisation appropriée.

Un effort pourrait également être fait pour offrir plus d'espaces de stationnement sécurisés, tant au centre ville, qu'à la gare et dans les écoles.



3. L'automobile

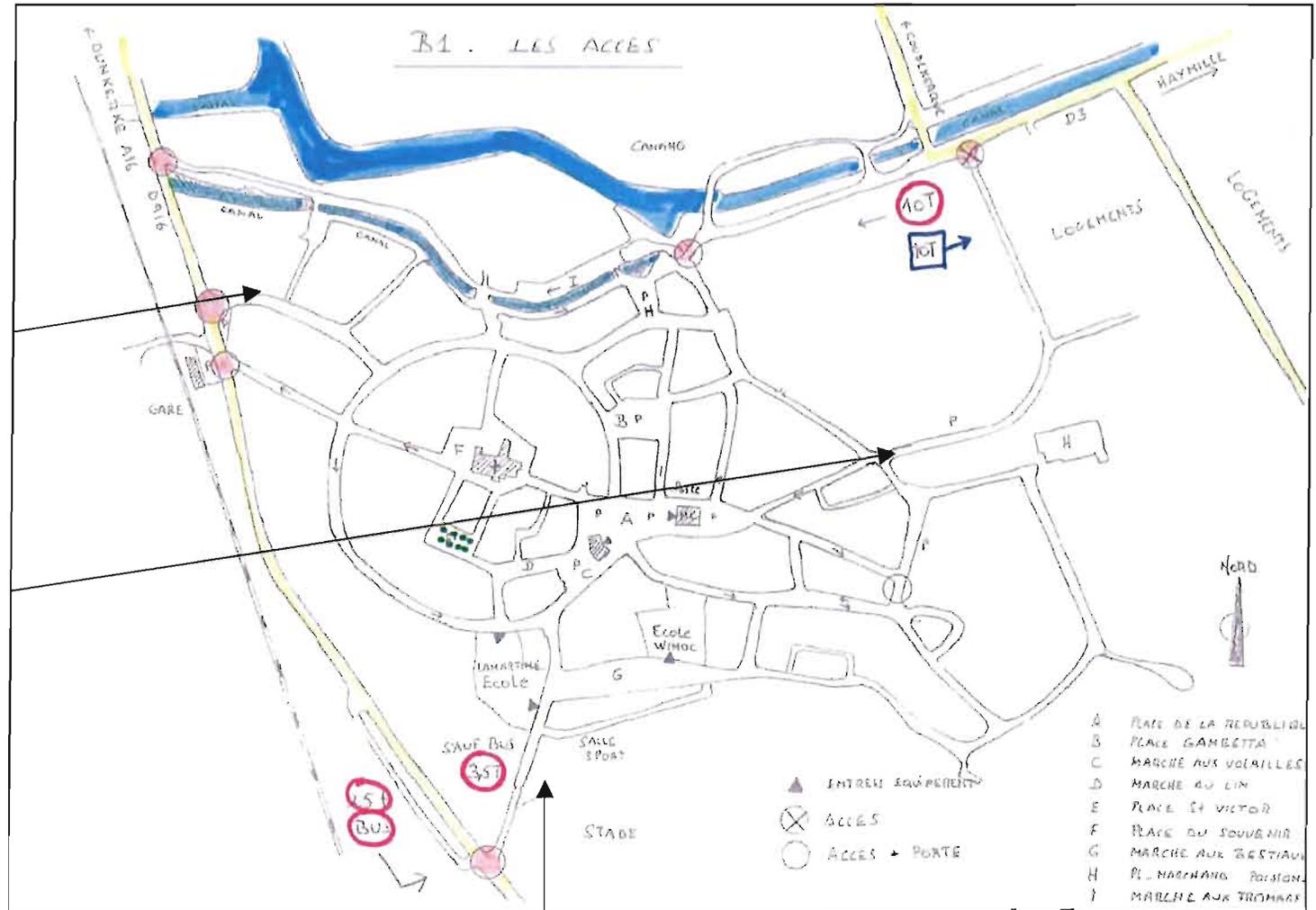
A) Les accès

La plupart des accès vers le centre ville nécessitent le franchissement de Portes, qui sont également autant de « verrous » ne permettant le passage que dans une direction à la fois.

Seul l'accès situé au départ de la D916 (légèrement au nord de la gare) ne nécessite pas le franchissement d'une Porte (rue de l'Arsenal). C'est donc naturellement un des accès les plus fréquentés, et notamment utilisés par les cars.

L'accès depuis l'avenue de la Liberté traverse lui aussi les remparts sans franchir de porte, mais il a un caractère plus local du fait de l'éloignement de la D916.

Hormis ces accès, la plupart des Portes ne sont théoriquement pas accessibles aux véhicules excédant 3,5 tonnes, bien que la Porte de Cassel est paradoxalement autorisée pour les autocars (en sortie de Bergues uniquement) et interdite pour les véhicules >3,5 T.



B)

Le stationnement

Offre

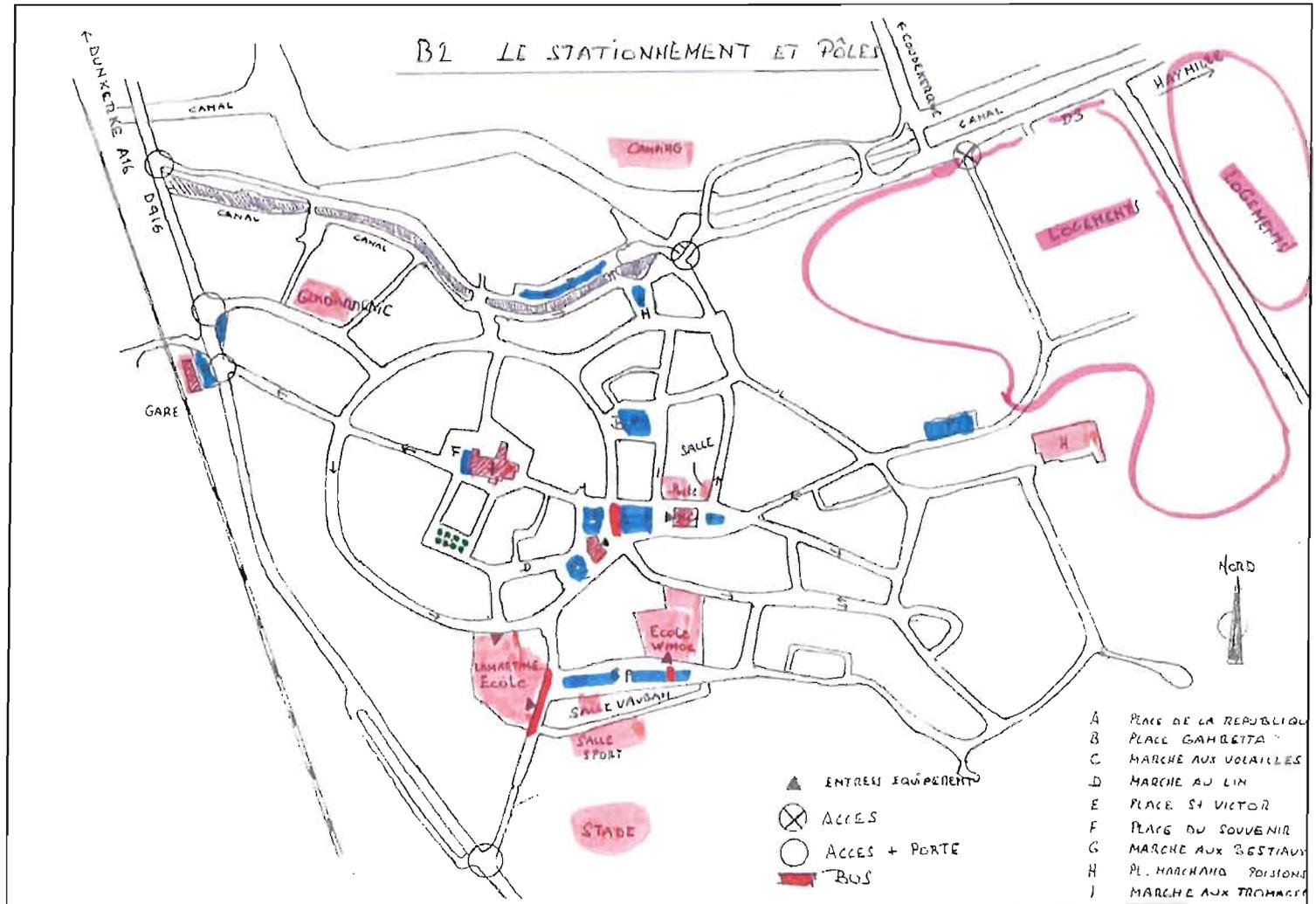
La ville est équipée de nombreuses places servant souvent de parkings pour les véhicules privés. Quelques emplacements destinés aux cars sont observés place de la République et Marché aux Bestiaux.

L'offre de stationnement est importante par l'utilisation de presque toutes les vastes places situées intra muros. Sans comptabiliser l'offre en voirie, l'offre de parking sur les places (et marchés) représente \pm 450 emplacements.

La demande est également importante puisque l'on observe localement en journée des taux d'occupation très élevés (\pm 95% aux abords de la Place de la République, et place Gambetta, toutes deux il est vrai localisées dans l'hyper centre.

En voirie, la demande est également très importante au sein de la Couronne. Des taux d'occupations importants sont également répertoriés en dehors de la couronne, notamment le

long du Canal de Colme et au Marché aux Bestiaux. Dans ce dernier cas, on se doit de relever la présence de nombreux véhicules postaux. Il semble a priori étrange qu'un espace public serve de lieu d'entreposage de véhicules de service.



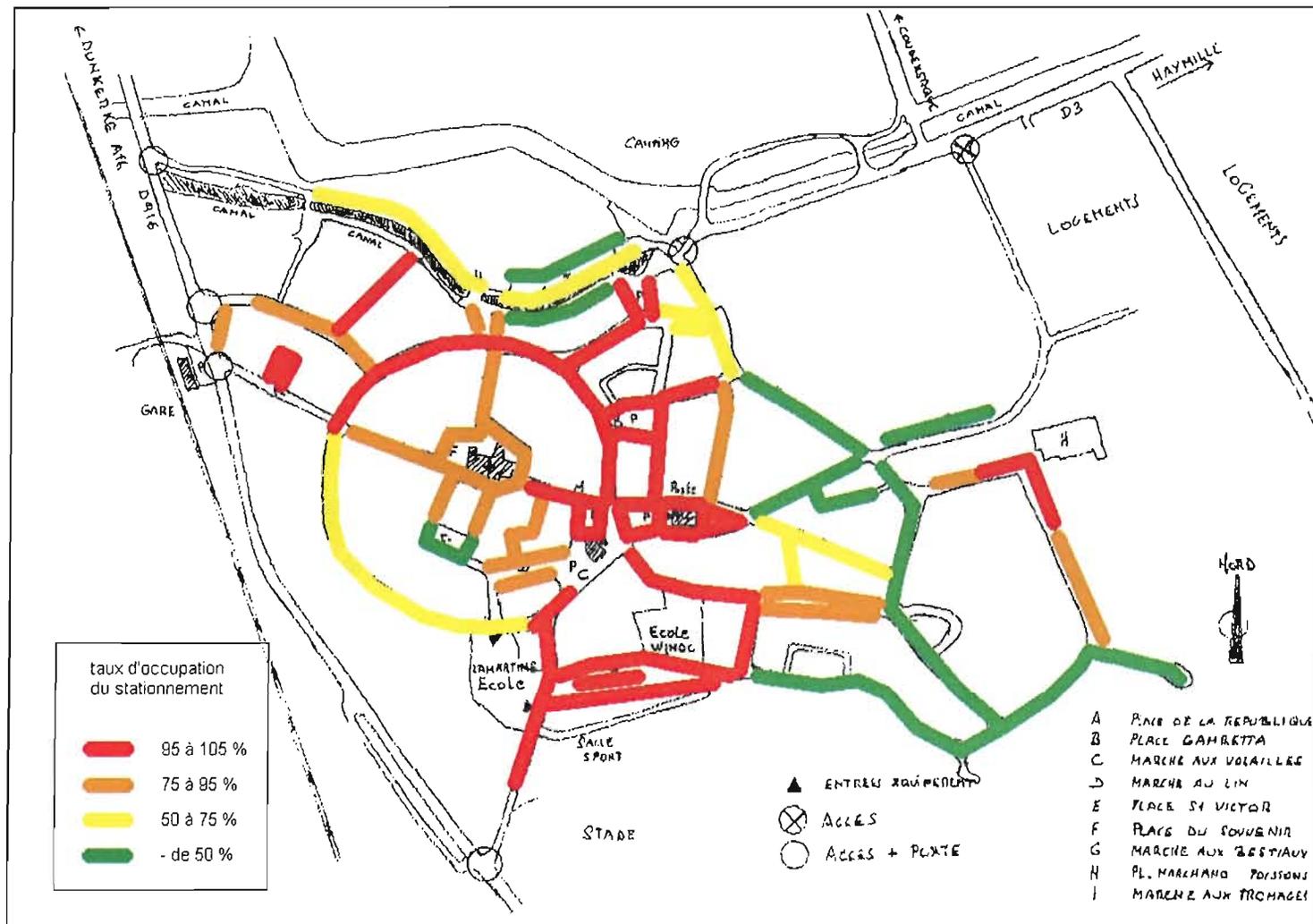
Occupation

La forte pression du stationnement est liée en partie à la vocation touristique de Bergues, mais surtout à la présence des commerces et équipements (Hôtel de Ville, écoles, poste, gendarmerie, hôpital...). La carte ci-contre montre bien la tendance à la saturation le long de l'axe « commerçant » nord-sud.

Globalement la situation en journée ne pose pas énormément de problèmes sur le plan de la capacité de parking. Aux pointes de la journée par contre, des situations conflictuelles sont observées, liées essentiellement à la présence des cars scolaires qui viennent charger et déposer les étudiants. A cela s'ajoutent les nombreux parents motorisés qui eux aussi déposent ou viennent récupérer leur enfant en voiture dans le centre intra muros. La discipline et le respect des dispositions n'est pas le point fort des usagers. Ceci peut conduire à des situations dangereuses, d'autant plus regrettables que les enfants sont des usagers particulièrement vulnérables.

L'importante offre de stationnement est bien entendu génératrice de nombreux déplacements motorisés observés dans Bergues. Puisqu'il y a de la place, l'on s'y rend en voiture, et le volume global de circulation est de ce fait élevé.

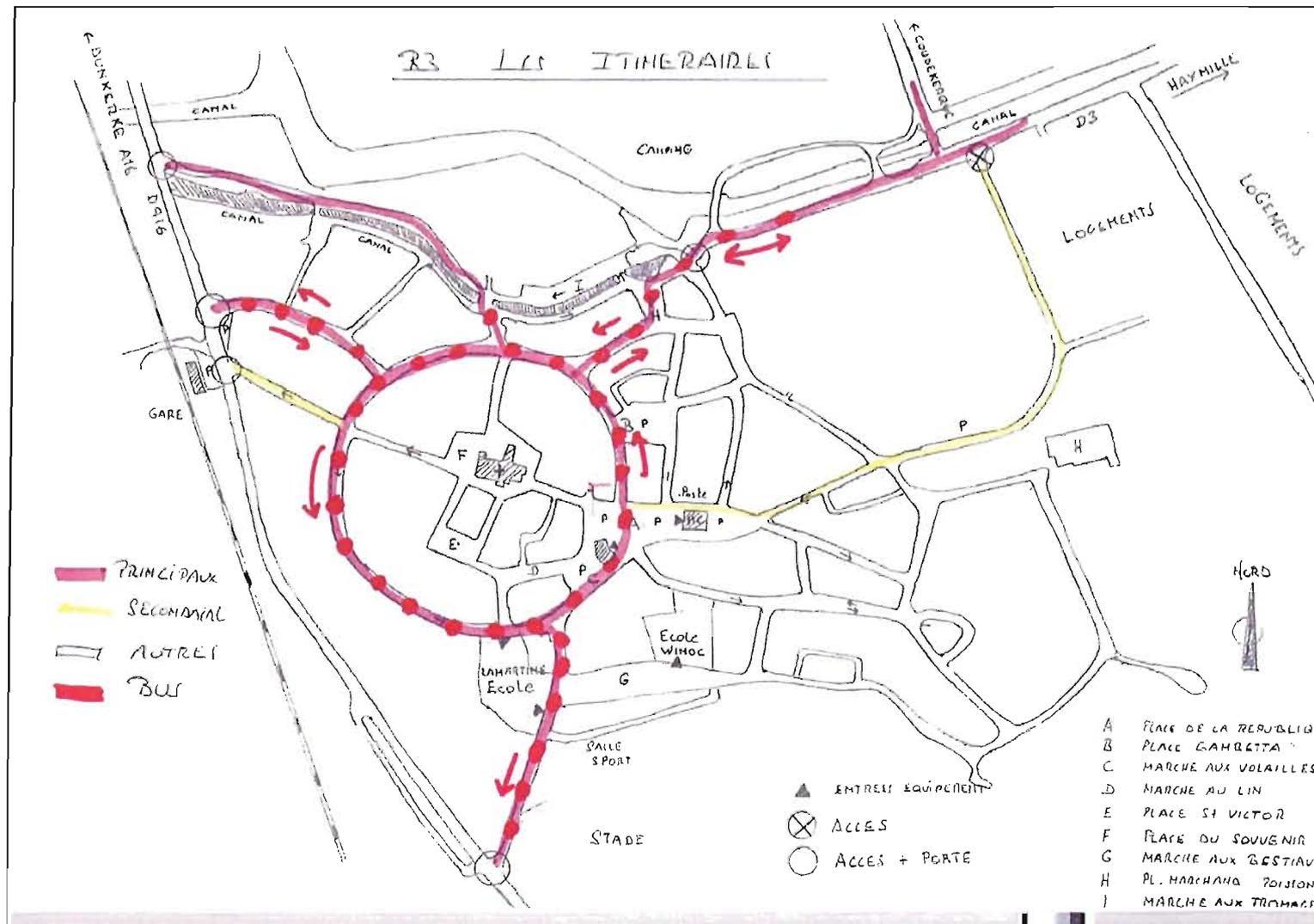
Gros consommateurs de places de sont les agences de services tertiaires (banques, assurances).



C) Les autocars

Le réseau de voiries étroites de Bergues et le peu d'emplacements réservés pour accueillir d'aussi importants groupes de cars (parfois 5/6 simultanément en attente au même endroit) ne va pas sans poser d'énormes problèmes de circulation, mais surtout de sécurité pour les usagers « faibles » et particulièrement les enfants. Vu le grand gabarit de ces véhicules, la supervision de tous leurs mouvements par le chauffeur est difficile. En outre, ils occultent visuellement d'autres usagers.

Aux heures de pointe, de fortes congestions sont donc observées essentiellement place de la république et rue du Sud, à hauteur du Marché aux Bestiaux. Il est vrai que les deux établissements scolaires l'école Lamartine (rue du Sud et rue Carnot) et le collège Saint-Winoc sont situés à proximité immédiate du Marché aux bestiaux.



La situation à ces moments est très préoccupante ; impossibilité ou tout au moins difficultés notables de se croiser (gabarits des cars) ; et des remontées de files importantes se forment.

Le problème des cars est crucial ; le réseau des voiries dans Bergues n'est absolument pas adapté pour de tels gabarits, et les quelques emplacements réservés aux cars sont soit inutilisés, (Marché aux Bestiaux), soit largement insuffisants (cinq cars garés en file rue du sud).

Le même problème de gabarit joue pour les poids lourds (livraisons surtout), mais leur présence est plus diffuse et ne pose pas les mêmes difficultés dues au regroupement des bus en correspondance.

Au franchissement des Portes de Ville et particulièrement à la Porte de Cassel (située rue du sud), la situation est particulièrement difficile.



Place de la République vers 16h00



Rue du Sud vers 16h00



A hauteur du Marché aux Bestiaux



Départ des cars porte de Cassel



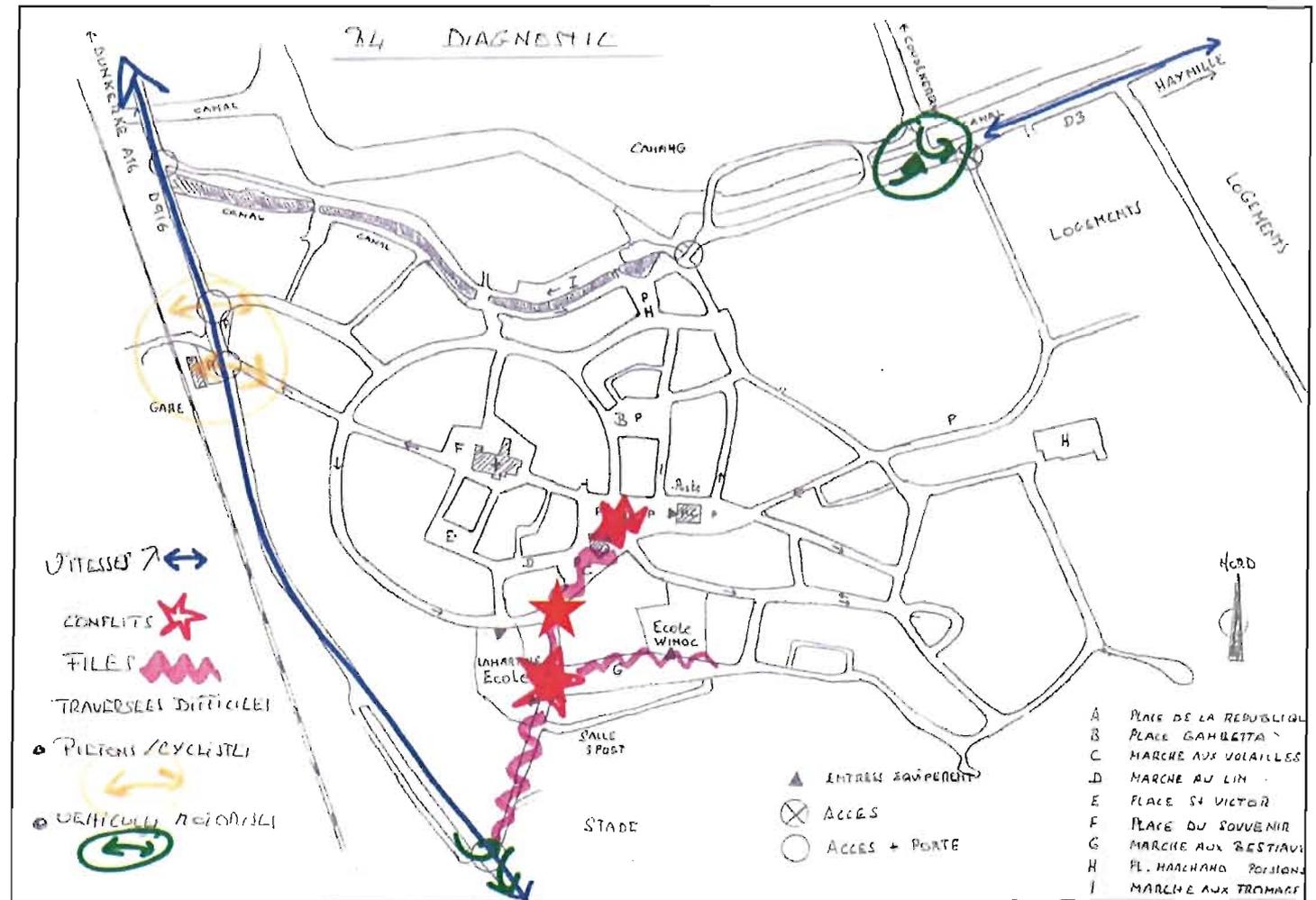
Voirie étroite

6.3

Diagnostic résumé

Les principaux problèmes de « circulation » à résoudre se déclinent comme suit :

- **vitesse excessive** ou à tout le moins dérangeantes sur les voiries de ceinture D916 et D3 ;
- **conflits importants dus au stationnement des bus et des voitures aux heures de pointe** (sorties d'école en particulier) ;
- **congestion** résultant de l'affluence importante aux heures de pointe (sorties d'école en particulier), et qui participe fortement dans l'aggravation des conflits décrits ci-dessus ;
- **difficultés de traversée** pour les piétons et cyclistes face à la gare ;
- **difficultés d'insertion des véhicules motorisés** au carrefour de la rue du Sud avec la D916, et au croisement des D3 et D72 (route d'Hondschoote), en raison des mouvements de tourne-à-gauche en opposition.
- La problématique du **stationnement** est importante à Bergues. L'offre pour véhicules motorisés est très importante pour une petite ville, et induit en conséquence beaucoup de circulation, tout en dénaturant sérieusement les espaces publics.



Toutefois, la résolution de ces difficultés va au-delà d'un volet « technique ». Des choix de principe pour la mobilité seront nécessaires. L'accueil de divers modes et usagers au centre, et le choix des capacités et localisations de stationnement souhaitables détermineront pour une grande part les équilibres à atteindre en vue de prévenir certains conflits, plutôt que de rechercher uniquement des mesures correctives.

6.4 Premières propositions (objectifs)

- Améliorer les conditions de circulation pour les piétons et les cyclistes.
- Faciliter l'accès vers la gare.
- Sécuriser les traversées.
- Proposer des plates-formes d'échange à la gare et à la porte de Cassel pour les automobiles et les bus.
- Réorganiser les parcours et zones d'arrêts de bus.
- Proposer une politique de gestion du stationnement qui établira des priorités d'usage et des localisations privilégiées pour :
 - les riverains et habitants,
 - les commerçants (zones de livraison,...),
 - les visiteurs des commerces ;
 - les pendulaires dynamiques ;
 - les touristes ;
 - les autobus de ligne et les autocars ;
 - ...
- Ceci peut se traduire par une gestion des durées de stationnement, par horodateur ou zone bleue, avec éventuellement des cartes riverains. Des localisations différentes devront avoir des régimes différents.
- Réhabiliter dans la foulée les espaces publics au profit de la qualité de vie, du séjour des piétons et d'activités en voirie.
- Une politique de sensibilisation des usagers sera nécessaire pour convaincre les habitants, les parents d'élèves, les commerçants du bien fondé de certains changements proposés. L'acceptation de la voiture dans un centre-ville est sujette à certaines limites. *Ne devrait-on pas la considérer comme une invitée, plutôt que comme la maîtresse de maison ?*



Une des réponses à la problématique de la circulation et du stationnement des automobiles et des cars dans le centre de Bergues sera la recherche d'un endroit extra muros qui serait suffisamment proche des pôles à desservir.

Il existe à proximité de la gare des terrains qui conviendraient assez bien. L'organisation d'un parc de stationnement pour les cars près de la gare est par ailleurs indiqué pour l'intermodalité train+bus.

La valorisation des espaces publics du centre nécessitera de rechercher des endroits où accueillir le stationnement des visiteurs.

De par leur localisation proche de la D916, les sites des terrains de sport à la Porte de Cassel, et les environs de la gare, conviennent particulièrement, avec chacun leur rôle respectif à déterminer plus finement par la suite.



Terrain situé le long du chemin de fer en prolongation du parking de la gare



Vaste terrain situé derrière la gare



Terrain le long du canal à l'est de Bergues à l'embranchement vers Coudekerke.



Contre-allée de la D916 à hauteur de la Porte de Cassel



7. LE STATIONNEMENT

7.1 Introduction

Dans l'ensemble de la mission « cadre de vie », la présence de l'automobile au centre de Bergues reste un paramètre important de l'occupation de l'espace. Le stationnement est une composante très importante de cette occupation : en moyenne, l'automobile stationne 23 heures sur les 24 de la journée, soit presque 96 % du temps.

Le stationnement joue un rôle important dans la dynamique d'un centre-ville. Il existe divers types de demandes, qui ont le plus souvent une relation directe avec les activités économiques et sociales. Nous différencions d'ordinaire les catégories suivantes :

- Les résidents : habitants de la zone étudiée ;
- Les visiteurs : pour les commerces, les entreprises, les équipements publics ;
- Les pendulaires : l'emploi dans la zone étudiée, employés, enseignants,...

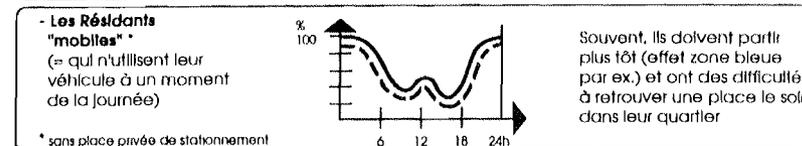
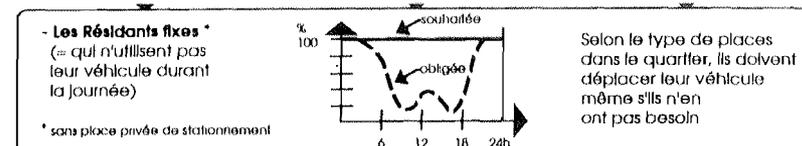
Selon leurs habitudes et leurs besoins, ils occupent l'espace à des périodes différentes de la journée. Ils ont aussi des besoins différents en matière de durée du stationnement, ce qui se traduit également par une acceptation différente de la distance de marche vers le lieu de destination final : pour une course de 10 minutes, le besoin de proximité est primordial. Pour une présence d'une journée entière, une distance de marche de 400 m ne présente qu'un inconvénient mineur.

La durée de stationnement est donc un paramètre qui permet de bien discriminer entre les divers usagers, et permet de jouer avec l'utilité qu'ils ont pour le fonctionnement économique et social.

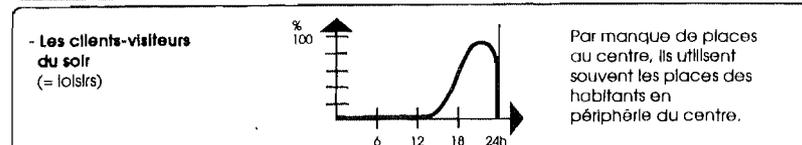
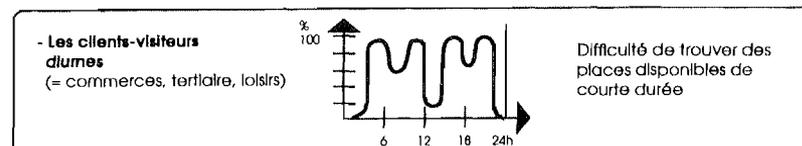
Pour Bergues, dans l'optique de propositions de réaménagement de l'espace, il est également important de pouvoir déterminer quantitativement les besoins en stationnement. Répartir les usagers en catégories permet également de faire des choix, et de mieux comprendre les enjeux lorsqu'il s'agira de choisir entre stationnement ou amélioration de la qualité de séjour qu'offrent les nombreux espaces publics de la ville.

C'est tout l'objet de l'étude quantitative qui suit.

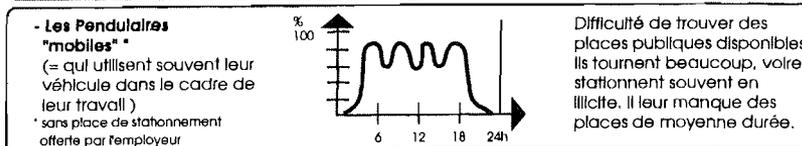
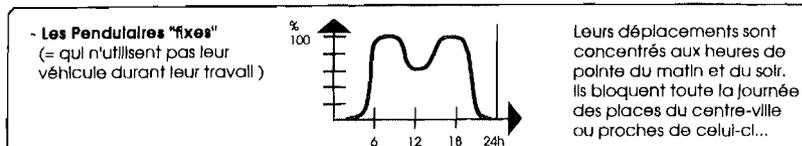
7.1.1 Les résidents



7.1.2 Les visiteurs

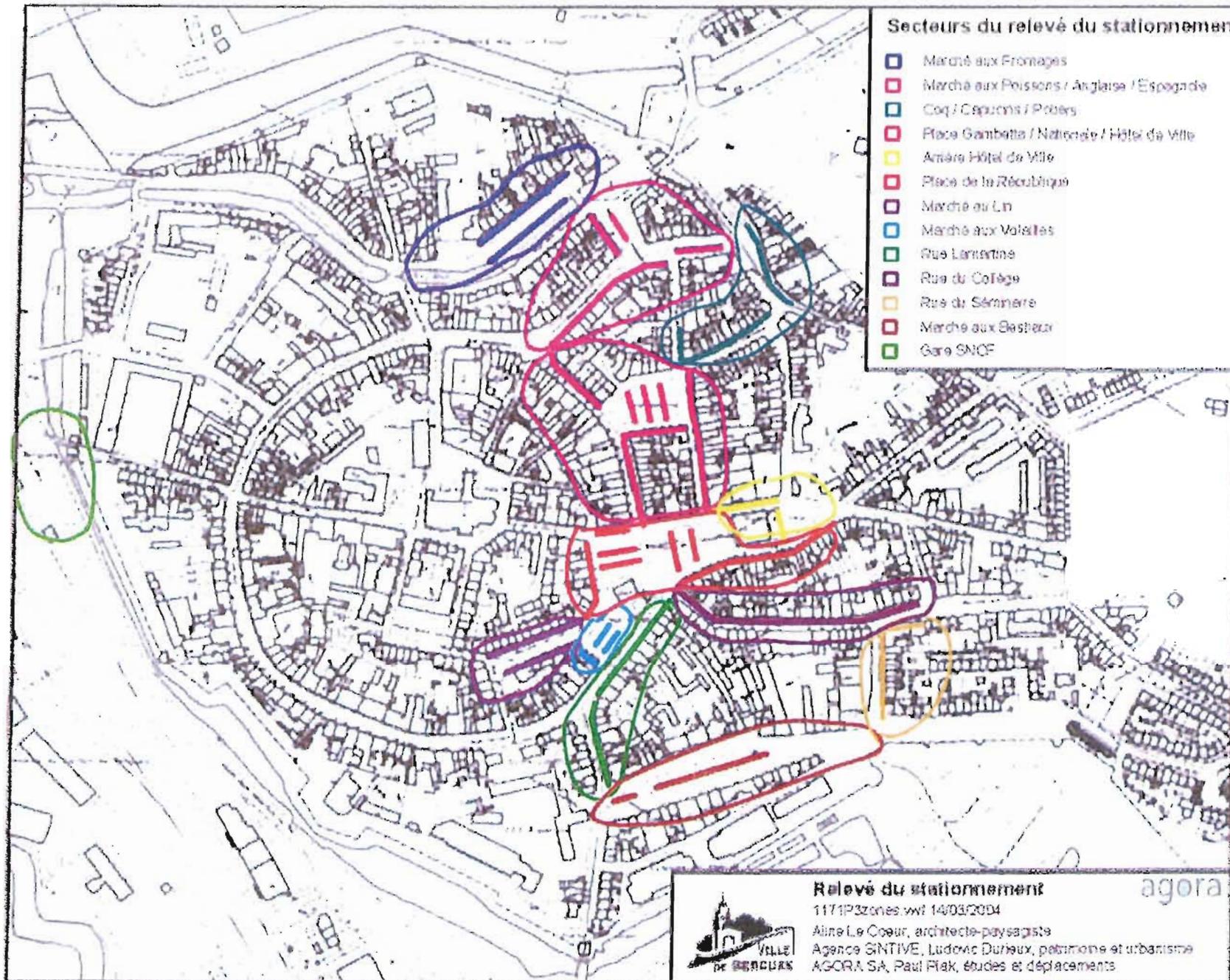


7.1.3 Les pendulaires



1

¹ Source : **Typologie des transports**, Prof. H. Bovy & J.L. Gilliéron, EPFL Lausanne, 1995



7.2 Le centre-ville

Le centre-ville intra-muros représente la presque totalité du territoire de Bergues. Outre les remparts, qui enserrant la ville et qui sont par nature une zone peu active, il n'y a extra-muros que des zones d'assez faible ampleur. Hormis le secteur de la gare SNCF pour lequel nous donnerons un aperçu ci-après, le stationnement n'y est pas une composante importante de la dynamique de fonctionnement.

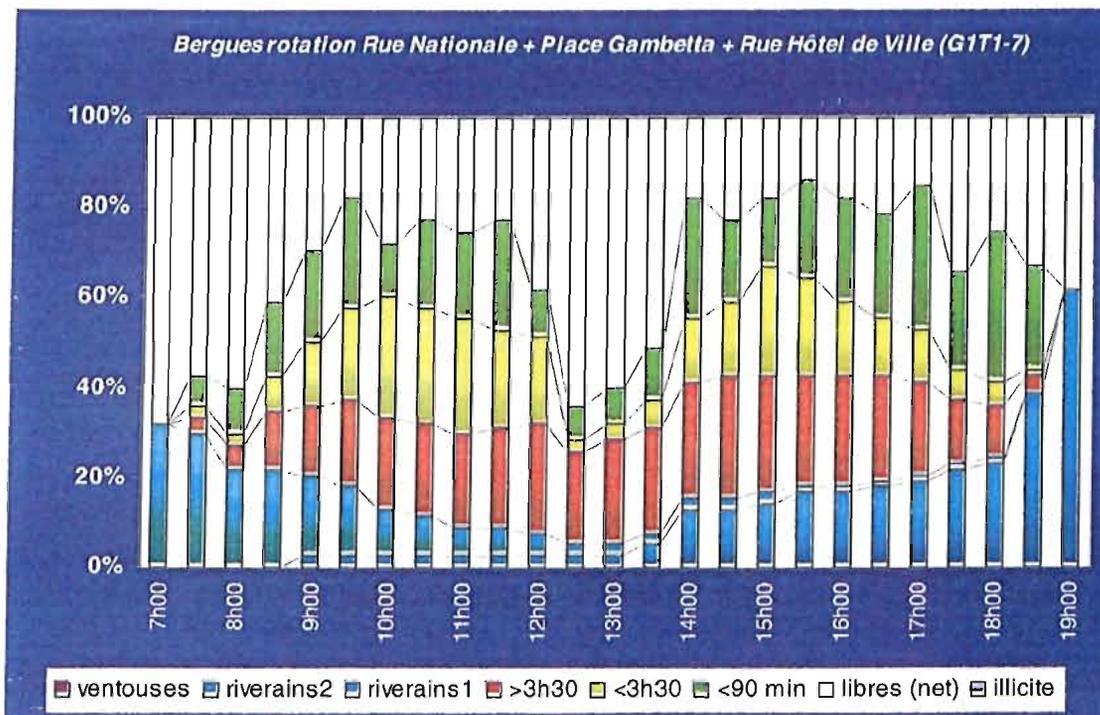
Par contre, le stationnement automobile est l'une des composantes fortes de la dynamique urbaine de Bergues. Surtout l'axe 'nord-sud' défini comme 'commerçant' par les études antérieures recèle de lieux d'activités, pour lesquels l'accessibilité en automobile est relativement essentielle. Le rayonnement du centre de Bergues dépasse assez largement les limites communales, et le centre est le lieu d'accueil de visiteurs des communes environnantes, et il exerce une attraction qui peut aller jusqu'à près de 30 km à la ronde.

C'est donc sur cet axe couvrant les équipements scolaires, les principales zones commerçantes et les autres équipements que nous avons porté notre étude quantitative de la rotation des véhicules. L'étude de rotation consiste à relever les durées de stationnement des véhicules, en notant toutes les demi-heures les plaques numéralogiques des véhicules, et constatant par la suite les déplacements des dits véhicules. Les différentes zones de relevé (près de 40 au total) ont ensuite été regroupées selon des secteurs présentant des caractéristiques semblables. Ils sont repris sur la carte ci-contre.

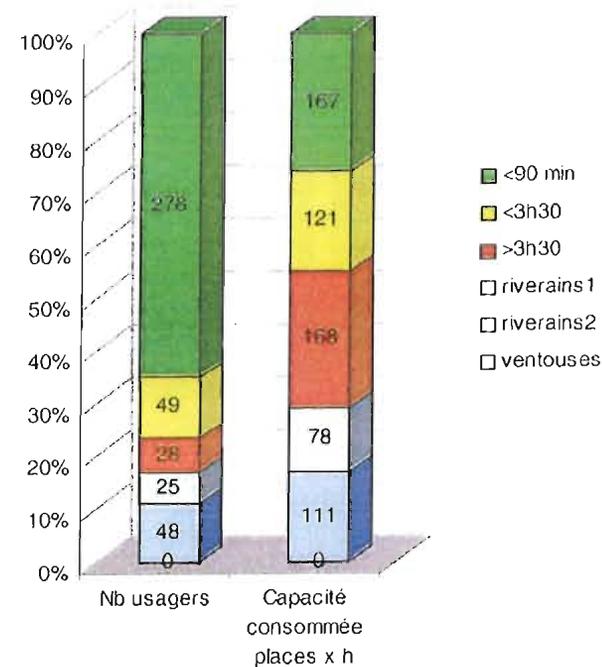
Les graphes établis pour ces secteurs sont détaillés sur les pages ci-après. Il est bien entendu que ces relevés complètent et affinent les cartes sur l'organisation du stationnement déjà reprises dans le rapport d'analyse global. Dans l'optique de recommandations à faire sur l'éventuelle suppression de places de stationnement, et en vue d'alimenter un débat démocratique basé sur des faits et non de seules impressions, il était important de bien cerner les enjeux réels.

Un simple examen visuel des autres quartiers hors axe commerçant nous a permis de déterminer qu'ils fonctionnent plutôt comme zones de résidence. Il ne nous a pas semblé utile d'y effectuer une recherche quantitative poussée.

1. Secteur Gambetta – Nationale – Hôtel de Ville



Consommation heures x places



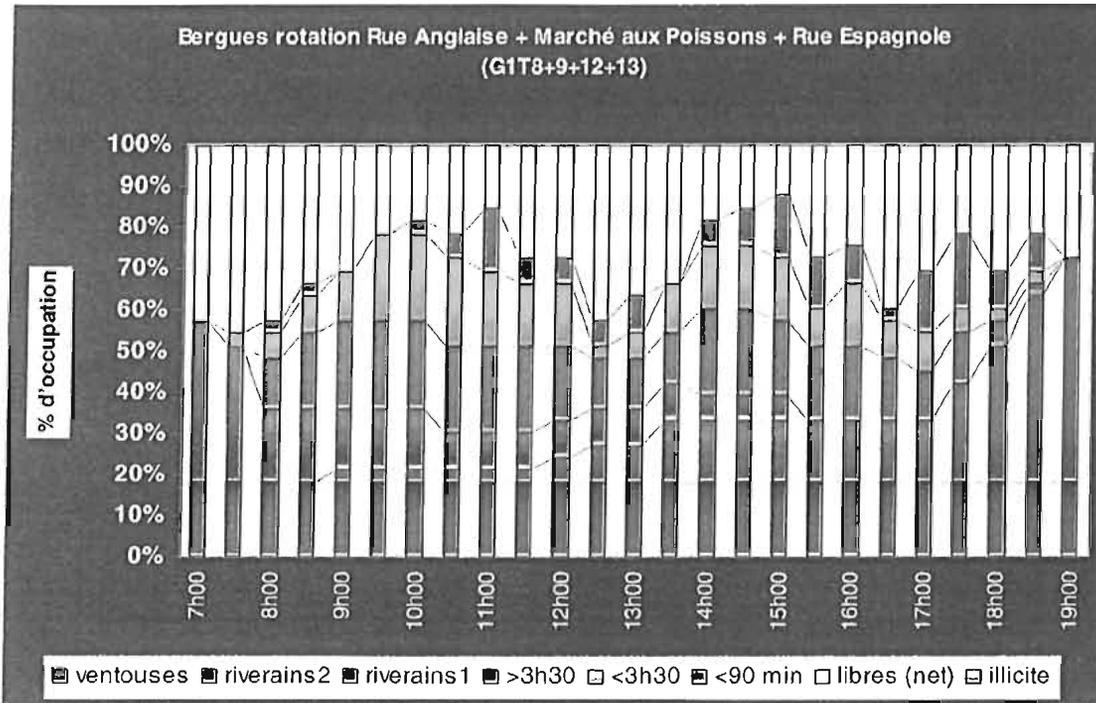
Constats

- Forte demande de la part des usagers court terme entre 9 et 12h et de 14 à 18h30
- Demande sensible pour stationnement d'une demi-journée, avec un départ très important entre midi et 14h
- Présence constante de stationnement longue durée
- Usage de l'espace par les riverains en nombre limité
- Réserve largement suffisante d'espaces libres

Diagnostic

- Dans un secteur marqué par le commerce, le stationnement long terme ne représente que 7% des usagers, mais consomme environ 1/3 de la capacité, sans apport positif à l'activité commerciale
- Bien que très nombreux (65% des usagers), les usagers de courte durée ne consomment que 26% de l'offre de places disponible
- Pas de sous capacité structurelle.

2. Secteur Marché aux Poissons – Rue Anglaise – Rue Espagnole



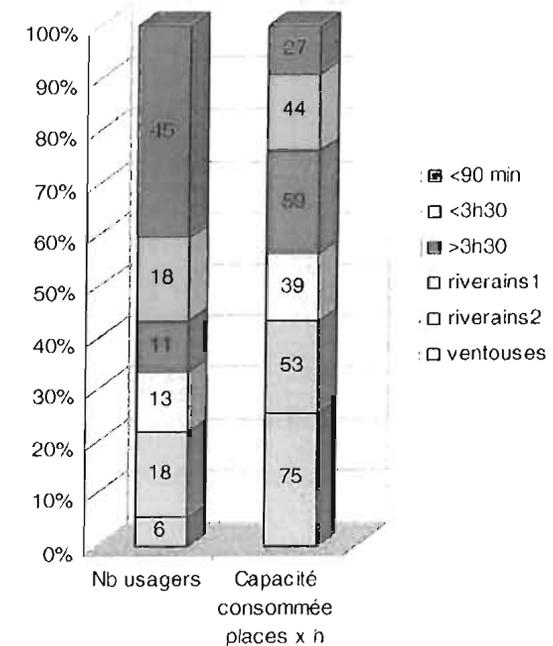
1. Constats

- Présence dominante du stationnement des résidents
- Forte part des longues durées et dans une moindre mesure des durées moyennes
- Stationnement courte durée surtout l'après-midi, probablement par report de la zone voisine Gambetta qui connaît à ce moment une forte fréquentation
- Creux très marqué vers midi
- Présence de 5 véhicules ventouses

2. Diagnostic

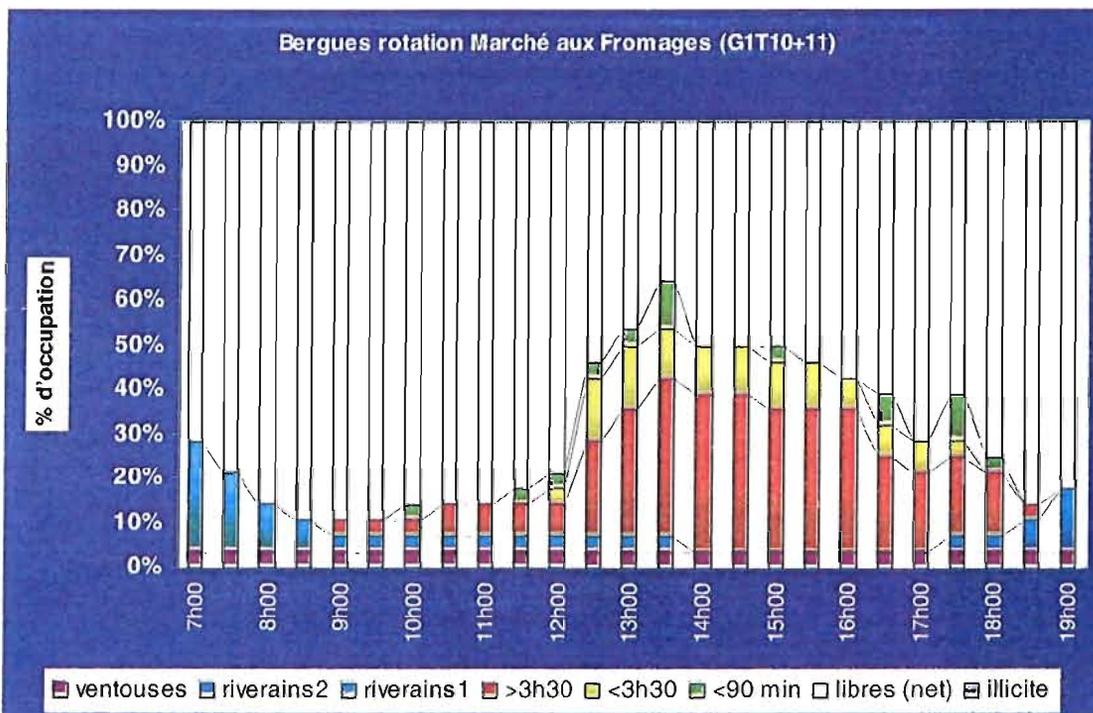
- Capacités suffisantes pour tous les usagers
- Consommation ± équilibrée par tous les groupes d'usagers
- Report des véhicules ventouses éventuellement à envisager (25% de la capacité consommée par à peine 5% des usagers)

Consommation heures x places



3. Secteur Marché aux Fromages

Bergues rotation Marché aux Fromages (G1T10+11)



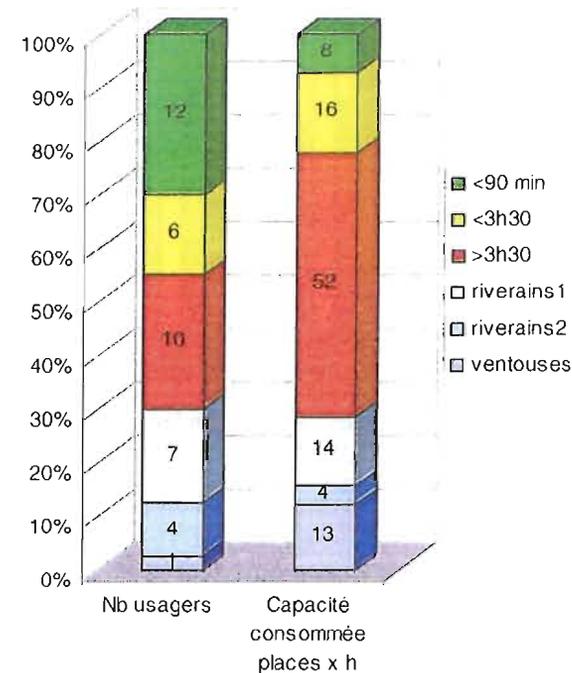
Constats

- ❑ Secteur marqué par le stationnement de longue durée
- ❑ Peu de moyennes durées et peu de courtes durées, sauf fin d'après-midi
- ❑ Faible demande en général

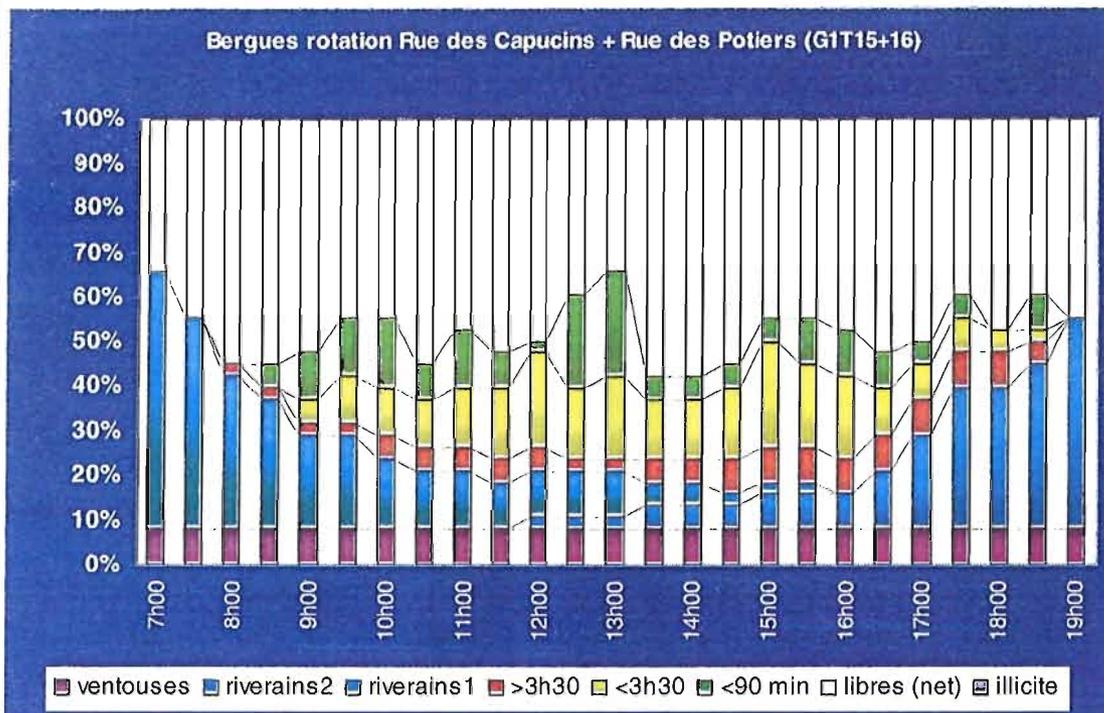
Diagnostic

- ❑ Du fait de l'offre largement supérieure à la demande, tous les usagers trouvent place
- ❑ Comme d'autres places sont disponibles dans les secteurs + actifs du centre, il y a très peu de stationnement rotatif à cet endroit
- ❑ La prédominance du stationnement de longue durée n'empêche pas que les besoins de courte durée soient rencontrés

Consommation heures x places



4. Secteur Rue des Capucins



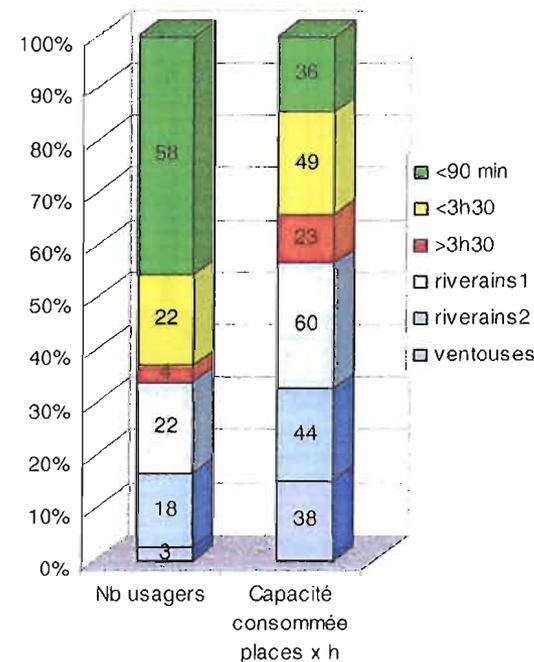
Constats

- Fortement dominé par le stationnement résidentiel
- Capacité utilisée à 65% maximum, donc espaces disponibles pour d'autres usages
- Très peu de stationnement de longue durée

Diagnostic

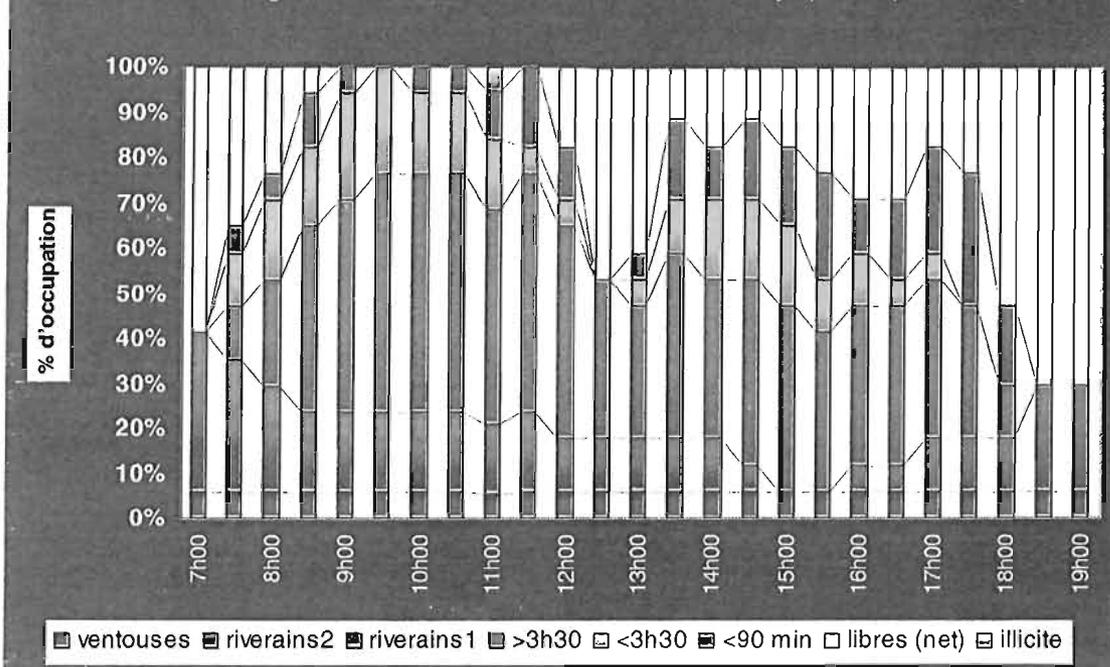
- Le secteur est relativement calme, outre le va et vient des habitants, il ne vient que des visiteurs n'ayant pas immédiatement trouvé place ailleurs
- Les usagers courtes durées ne requièrent que 14% de l'espace
- Il reste une large réserve de capacité, les riverains trouvent toujours une place près de chez eux.

Consommation heures x places

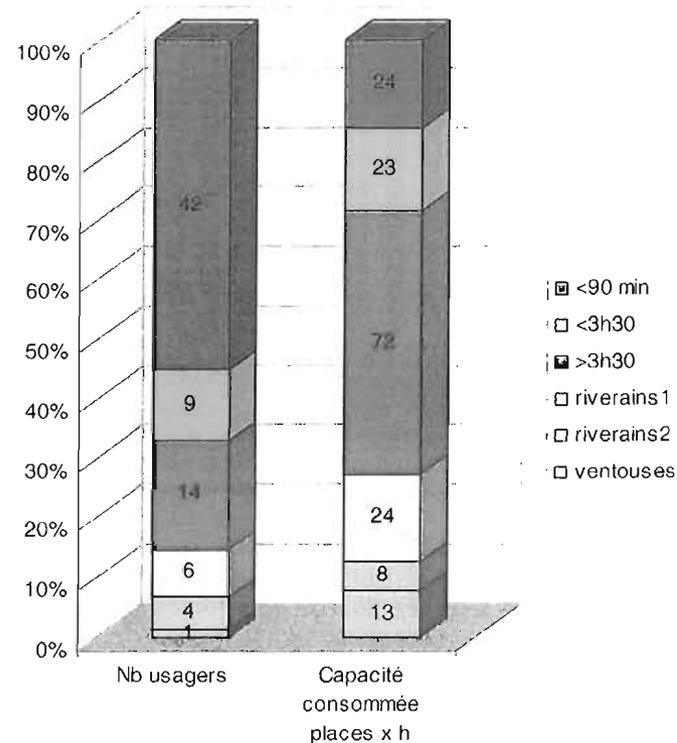


5. Secteur Arrière Hôtel de Ville

Bergues rotation Arrière Hôtel de Ville + Rue Claeys (G2T1+2)



Consommation heures x places



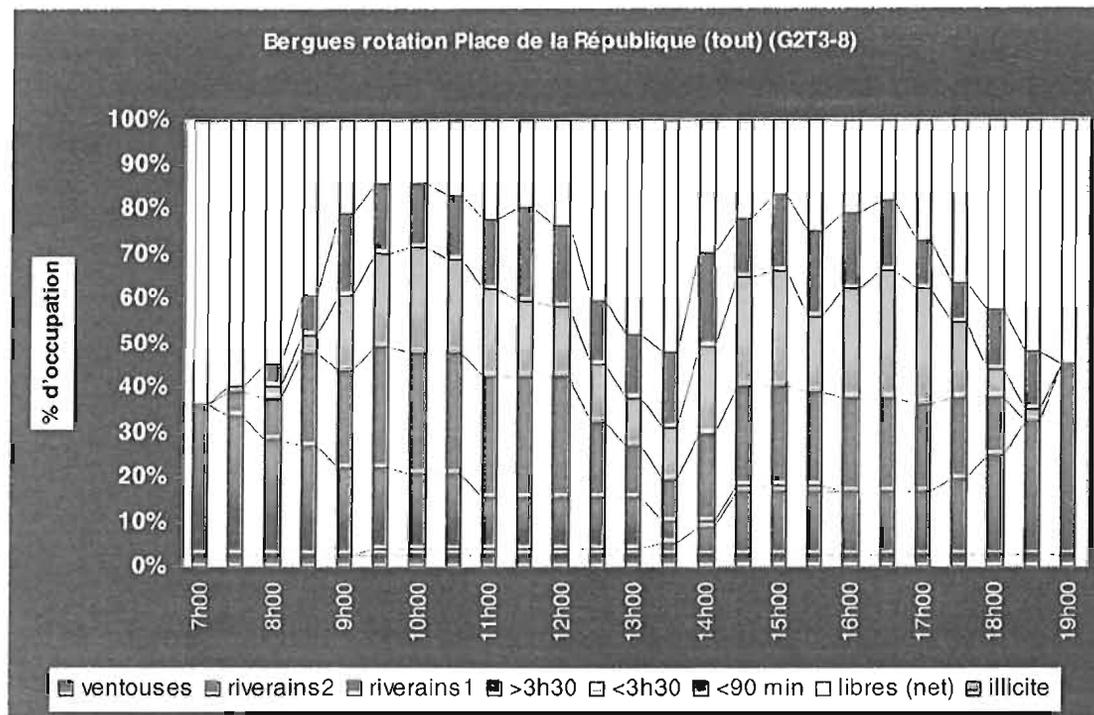
Constats

- Fortement dominé par le stationnement de longue durée
- Capacité utilisée au maximum, le matin, donc peu d'espaces de report disponibles pour ceux qui n'ont pas trouvé Place de la République
- Peu de stationnement de moyenne durée

Diagnostic

- Le secteur est relativement calme, probablement fort utilisé par des employés travaillant dans le secteur
- Les usagers longue durée consomment 44% de l'espace
- Le secteur est plus ou moins saturé.
- Pas de vrais besoins en courte durée.

6. Place de la République



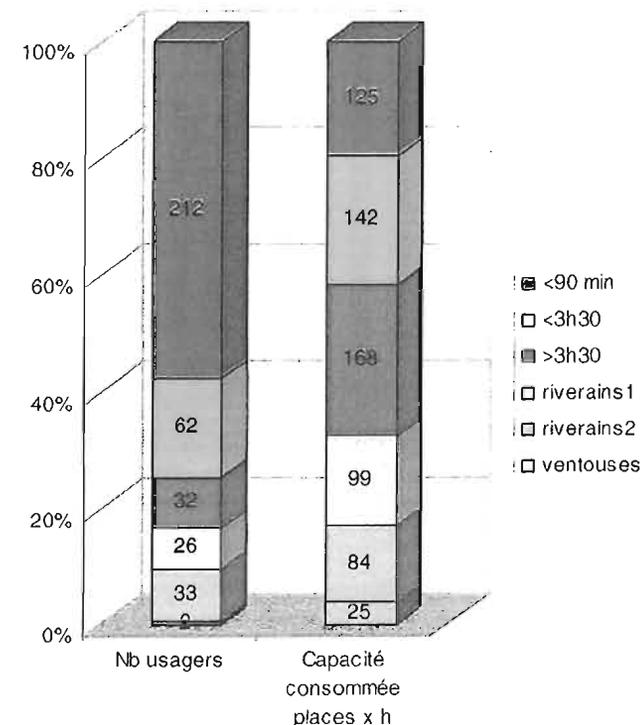
Constats

- ❑ Fortement occupé, sans arriver à complète saturation, entre 9 et 12 h et 14 à 17h30
- ❑ Creux très marqué à l'heure de midi pour toutes les catégories d'usagers
- ❑ Forte part des longues durées, surtout le matin
- ❑ Il reste une part appréciable de riverains

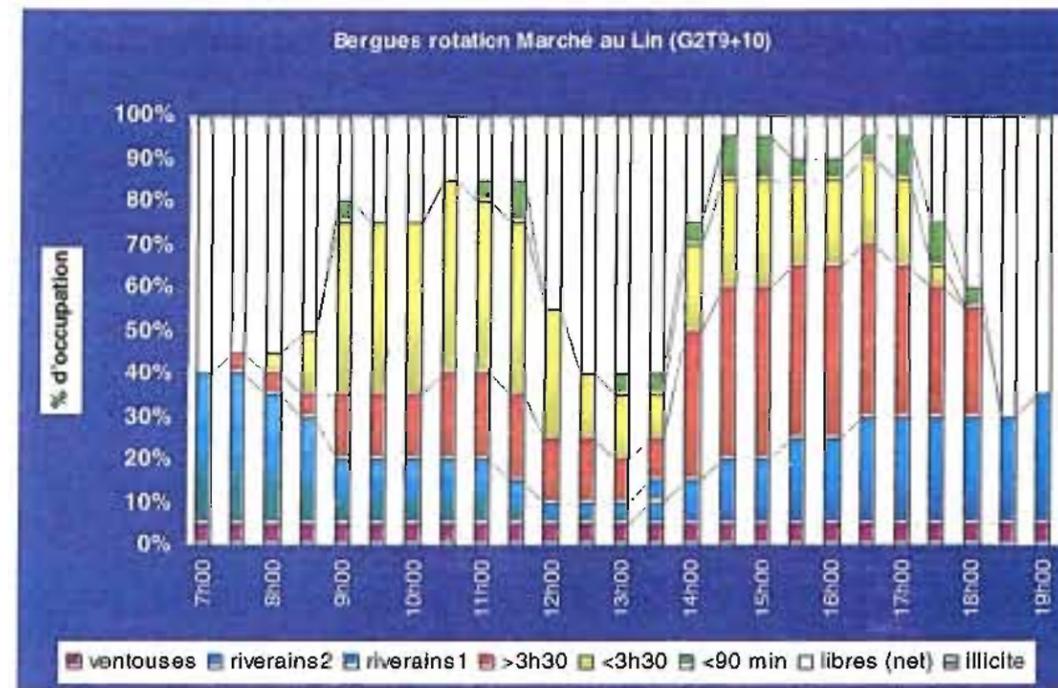
Diagnostic

- ❑ La prédominance des longues durées contraint la capacité pour les visiteurs de moyenne et courte durée
- ❑ Les usagers de courte durée, bien que très nombreux (58%), n'occupent que 19% de la capacité disponible
- ❑ Les usagers longue durée, bien que représentant 9% à peine, consomment 3x plus de capacité, et restent en moyenne plus de 5h30 sur place
- ❑ Les riverains consomment de l'ordre du quart de la capacité
- ❑ Le report de 32 usagers long terme vers un autre lieu de stationnement permettrait d'offrir des places à près de 170 visiteurs de courte durée.

Consommation heures x places



7. Marché au Lin



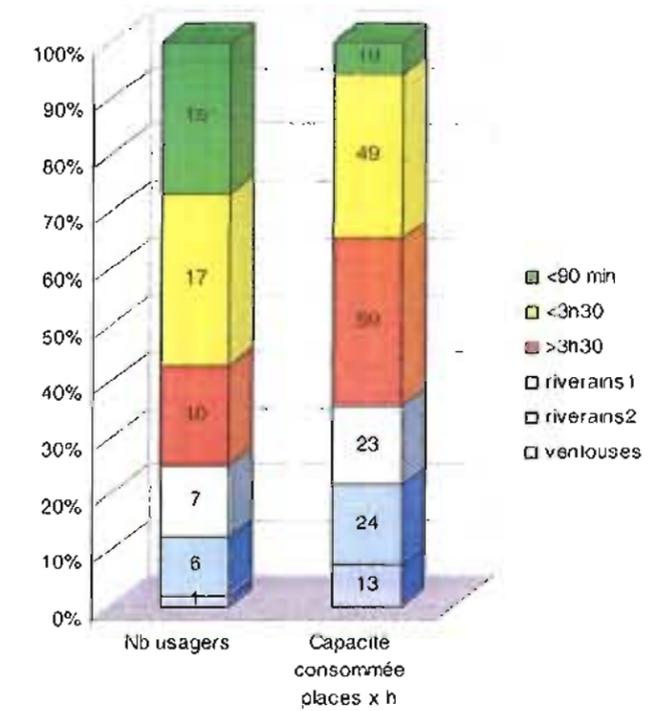
Constats

- Forte présence des longues durées l'après-midi et des moyennes durées le matin
- Très peu de stationnement rotatif
- Fort creux à midi

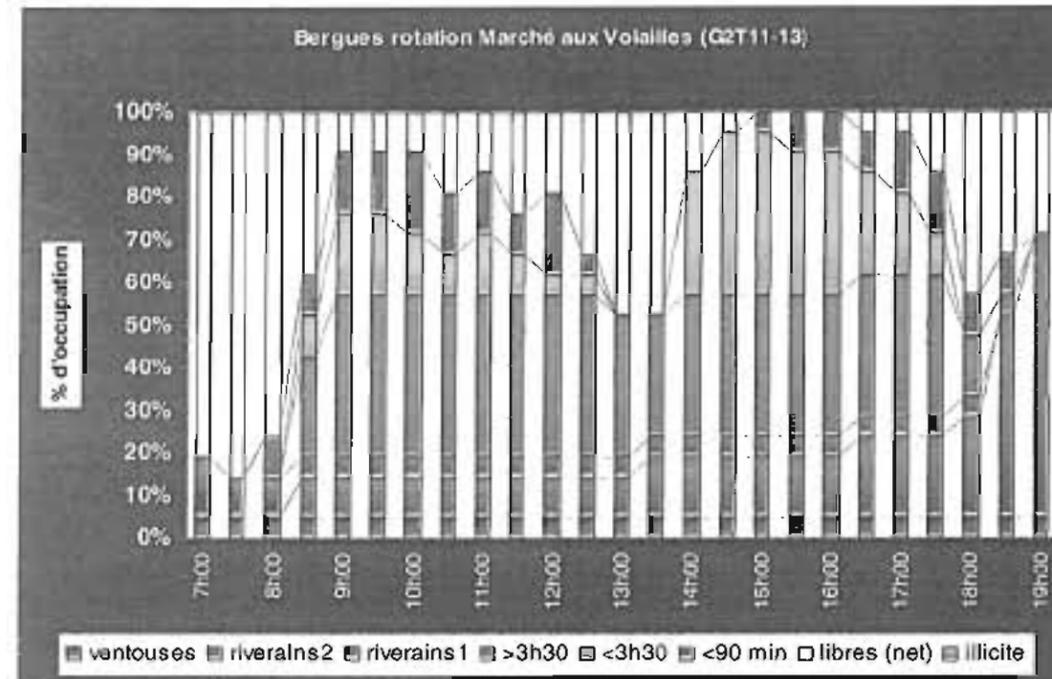
Diagnostic

- Le marché est caractérisé par de nombreux va-et-vient des résidents eux-mêmes + probablement employés des commerces proches
- Les riverains, les usagers longue durée et les usagers moyenne durée se partagent équitablement l'espace disponible.

Consommation heures x places



8. Marché aux Volailles



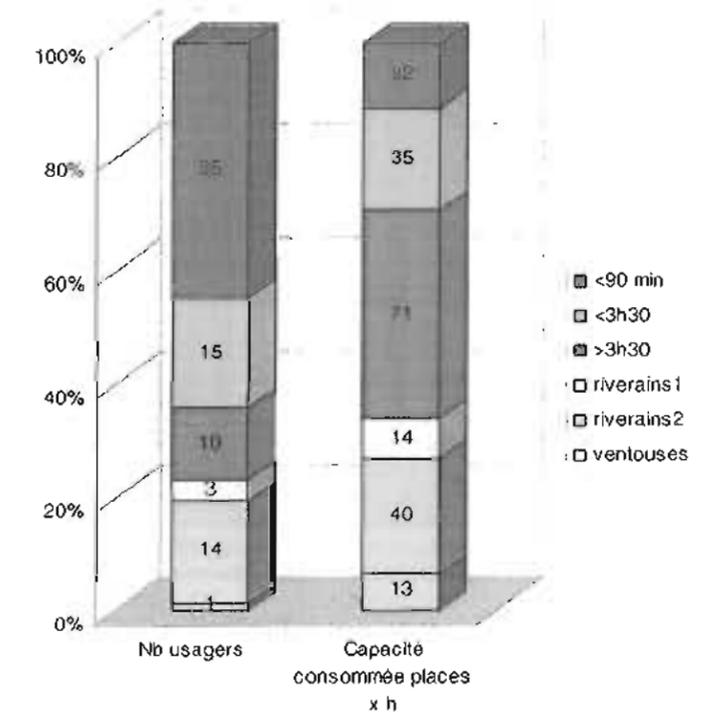
Constats

- Forte présence des longues durées toute la journée
- Forte présence des moyennes durées l'après-midi (à l'opposé du Marché au Lin)
- Stationnement rotatif le matin quand il reste de la place, moins l'après-midi, quand le secteur est saturé
- Fort creux à midi affectant les courtes et moyennes durées

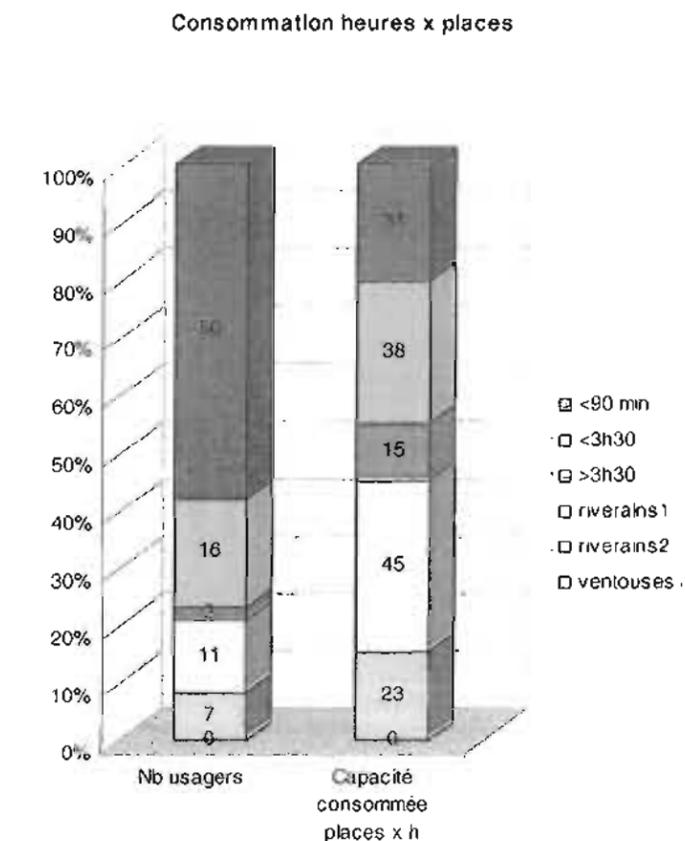
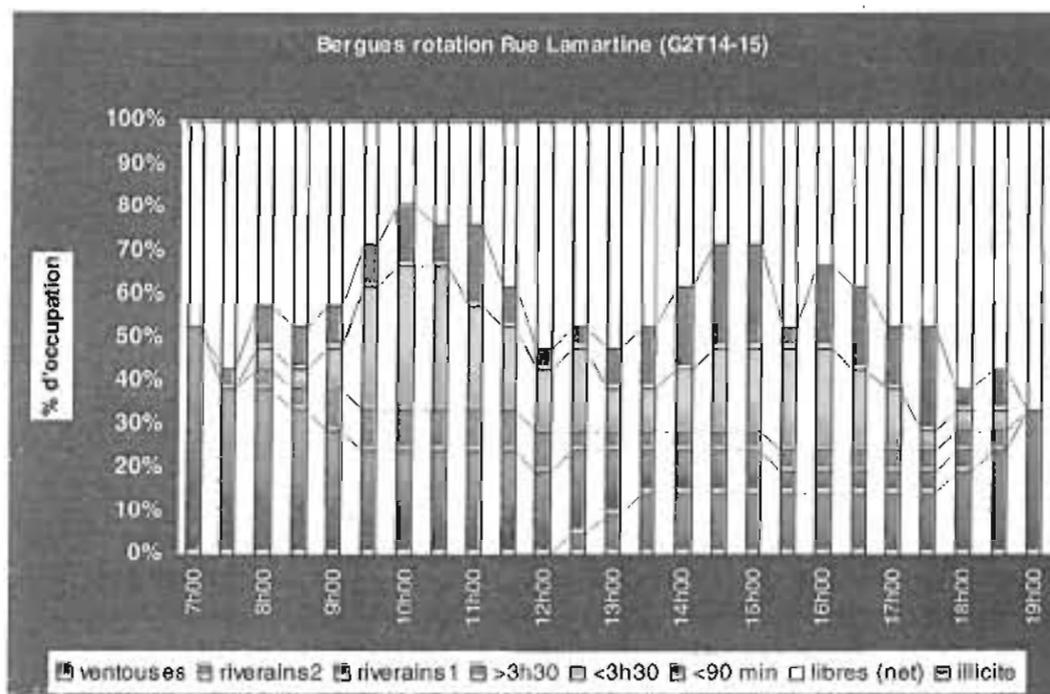
Diagnostic

- Le marché est caractérisé par une forte occupation de longues durées, probablement due aux employés des commerces et équipements proches
- L'espace est monopolisé par les longue durées (37% d'occupation par 13% des usagers).

Consommation heures x places



9. Rue Lamartine



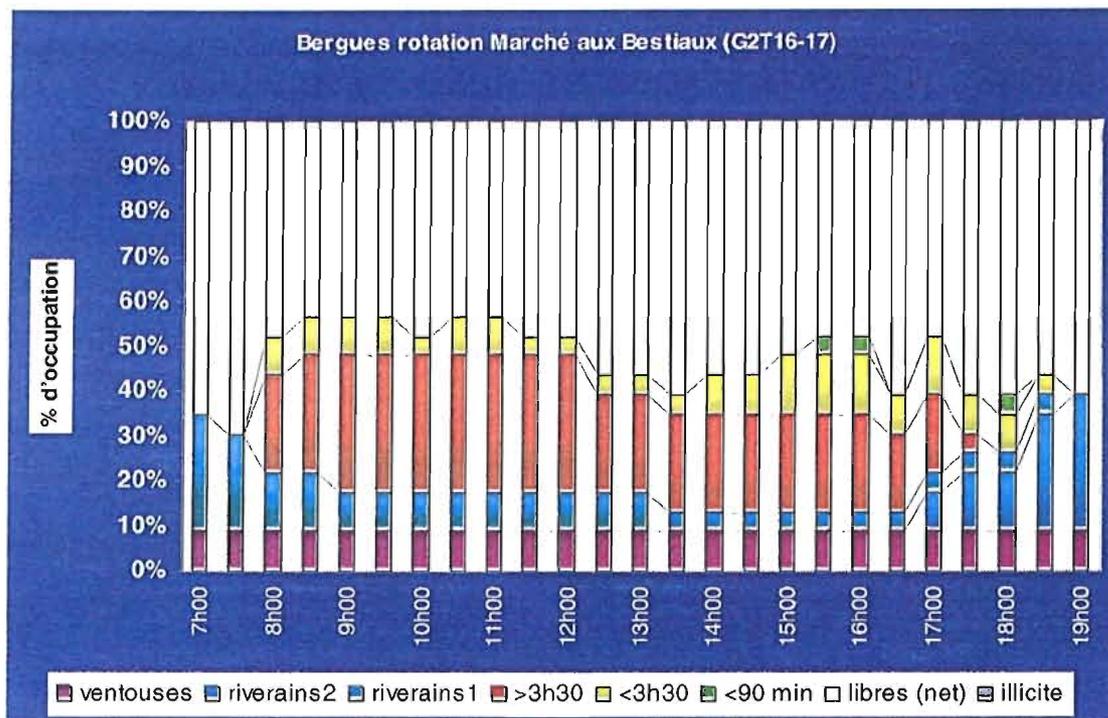
Constats

- Faible présence des longues durées toute la journée
- Forte présence des moyennes durées
- Stationnement rotatif en permanence
- Quasiment pas de creux à midi

Diagnostic

- Bien qu'attendant au marché aux Volailles, le comportement des usagers est à l'opposé (peu de longue durées), probablement parce qu'il y a une demande continue de parcage 'rapide' du fait de la proximité de la voirie de passage
- L'espace est faiblement libéré par les riverains et réutilisé par les courtes et moyennes durées.

10. Marché aux Bestiaux



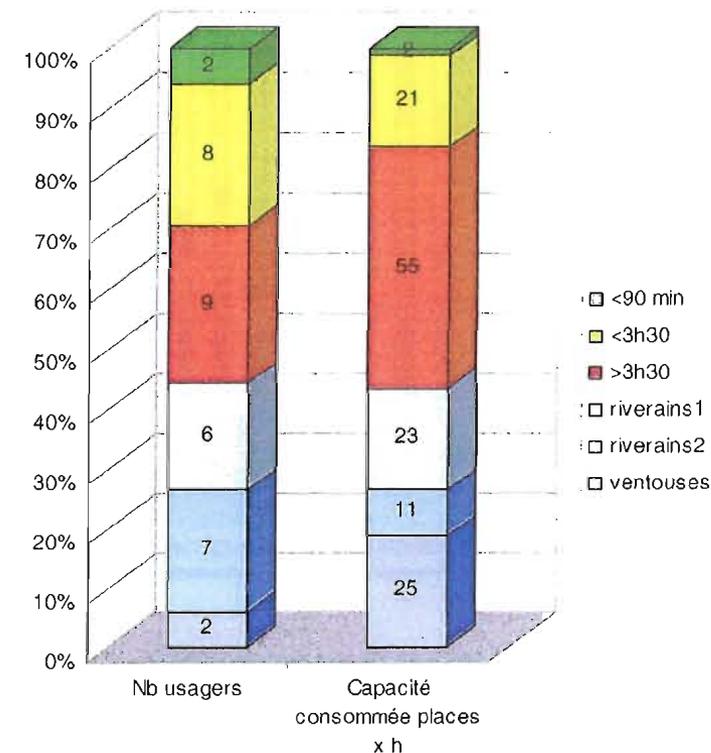
Constats

- Forte présence des longues durées toute la journée
- Faible présence des moyennes durées
- Courtes durées uniquement lors de la sortie des Collèges (probablement fortement sous-estimé dans le graphique, le relevé à la demi-heure est forcément imprécis)
- Capacité utilisée à 50% environ depuis le départ des véhicules postaux

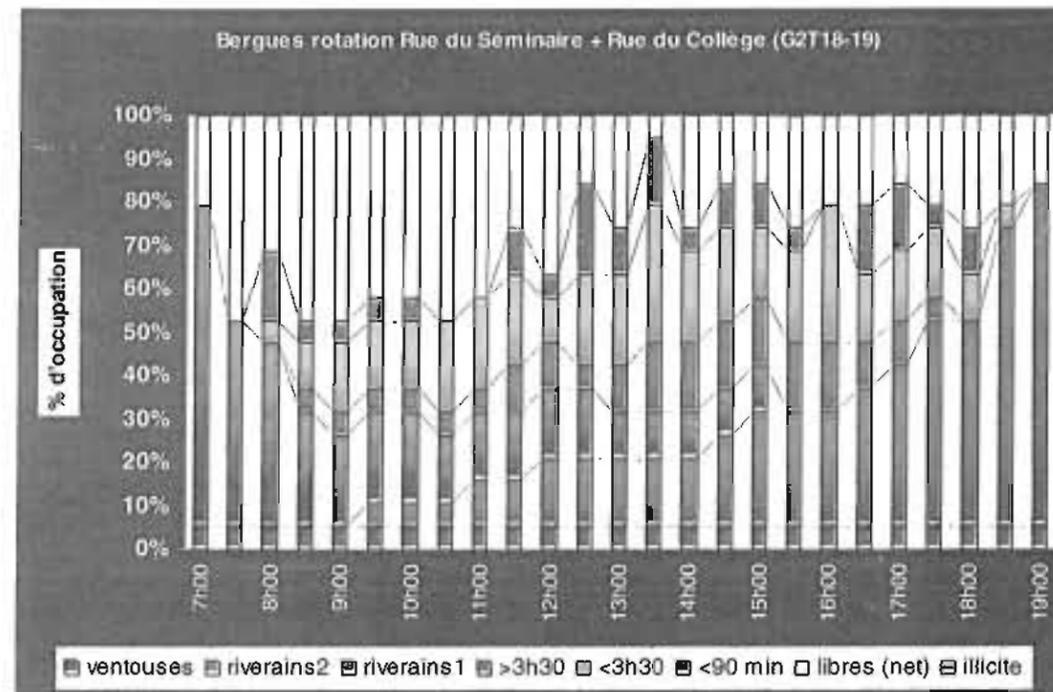
Diagnostic

- Ce secteur fonctionne comme une poche accueillant les enseignants et autres employés, et ne voit que de faibles variations
- Plus ou moins la moitié de la capacité est disponible pour des reports
- L'espace est faiblement occupé, les très longues durées prédominent (les autres trouvent place ailleurs).

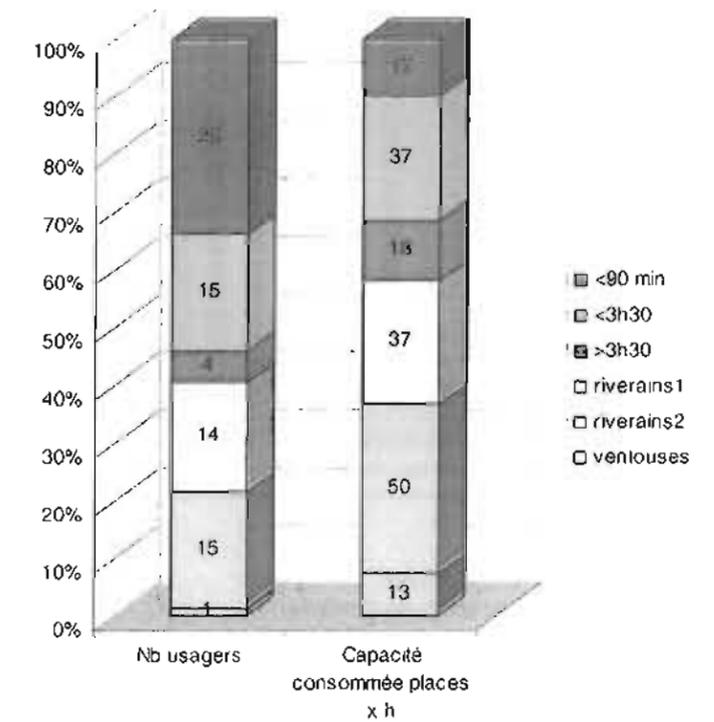
Consommation heures x places



11. Rue du Séminaire + section rue du Collège



Consommation heures x places



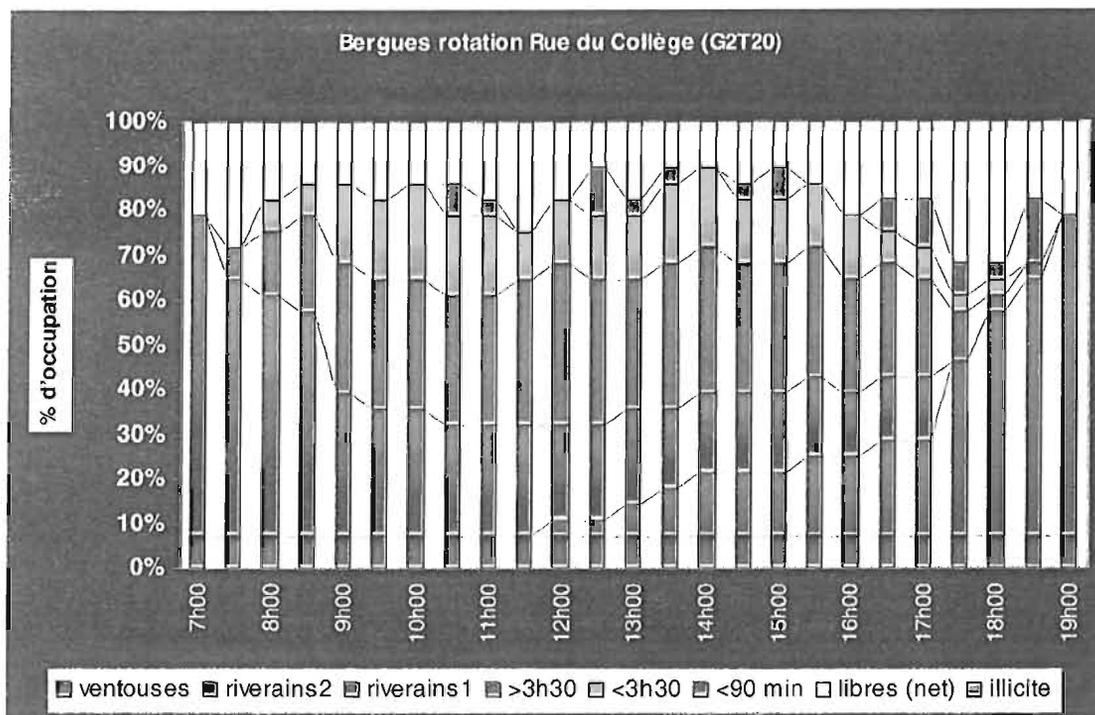
Constats

- ❑ Forte présence des riverains
- ❑ Usage assez mixte par tous les autres usagers, qui comblent les espaces abandonnés par les riverains
- ❑ Capacité utilisée à 80-90%

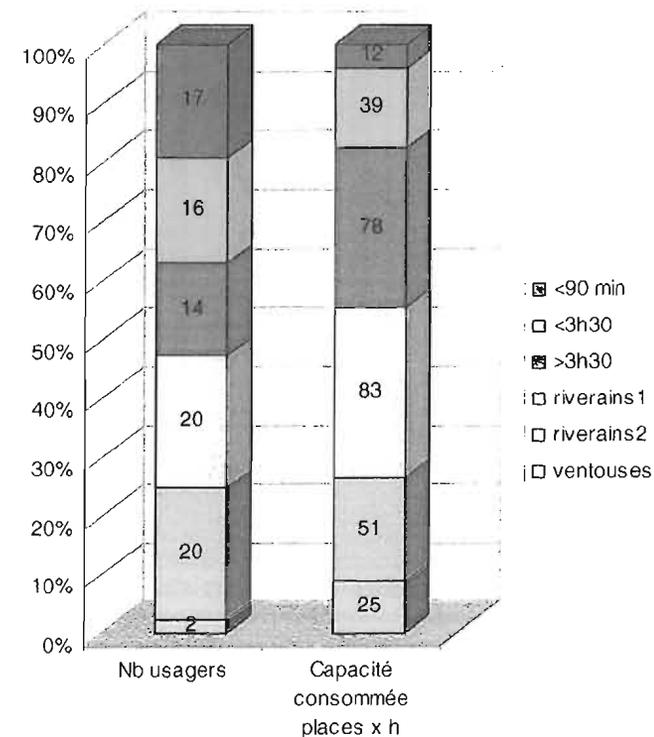
Diagnostic

- ❑ Ce secteur fonctionne comme une poche accueillant des reports de tous genres
- ❑ L'espace est fortement occupé.
- ❑ Ce secteur pourrait, avec le secteur Coq / capucins / Potiers (bien qu'il soit moins demandé), être considéré à des degrés divers comme ± représentatif des quartiers plus tranquilles hors de l'axe 'commerçant'

12. Rue du Collège



Consommation heures x places



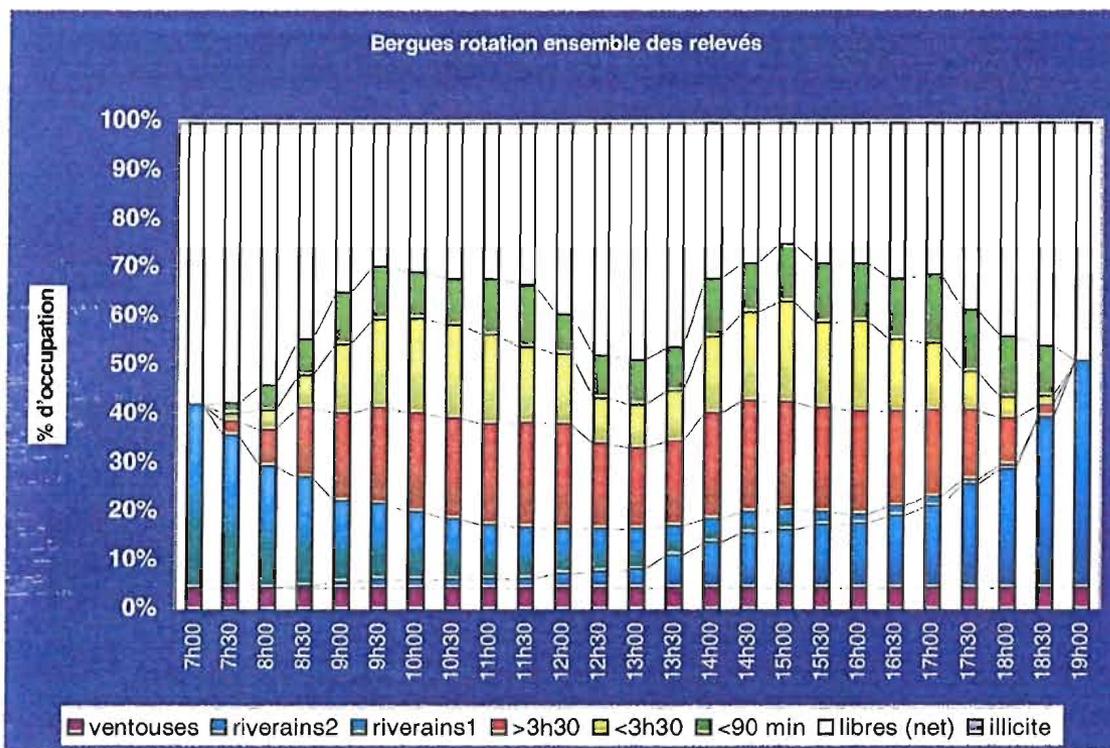
Constats

- Forte présence des riverains
- Forte présence des longues durées
- Capacité utilisée à 90% en permanence, secteur saturé

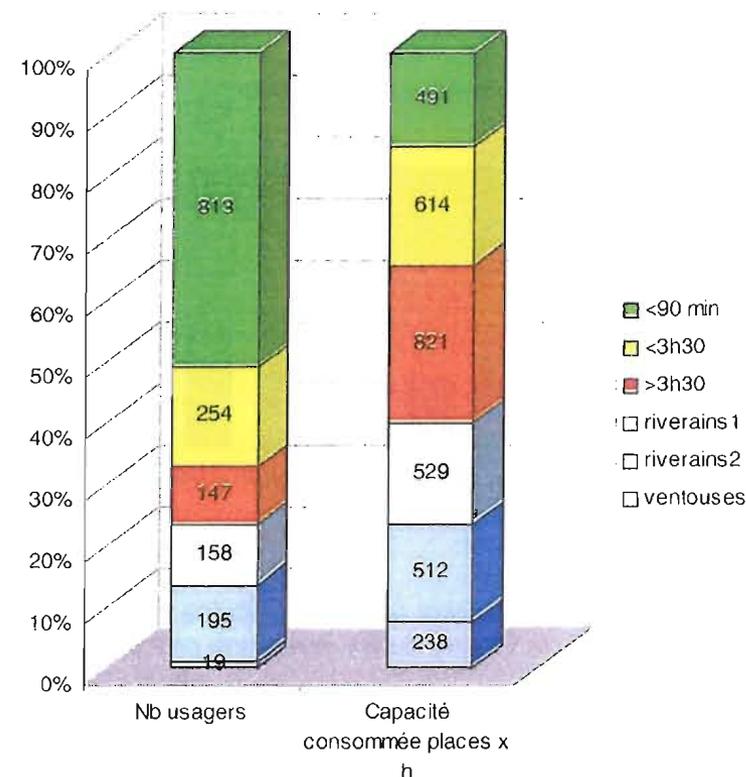
Diagnostic

- D'évidence, les usagers longue durée sont les premiers arrivés, et ne laissent que peu de places à d'autres. Le retour des riverains n'est pas encore trop affecté.
- Les riverains consomment 55% de la capacité disponible
- Les longues durées consomment encore 27%
- Il ne reste que 17% pour d'éventuels visiteurs, il n'est probablement pas souhaitable de revoir cette part à la hausse

13. Conclusion globale pour le centre-ville



Consommation heures x places



Constats

- ❑ Le centre de Bergues ne manque pas de places de stationnement, même si l'on ne considère que sa partie la plus chargée en activités, c'est-à-dire l'axe commerçant.
- ❑ Dès que l'on s'écarte, ne fut-ce que de 100 m de l'axe commerçant, la vision de l'usage change assez fondamentalement, donnant l'image de secteurs calmes.
- ❑ Globalement, il reste de 25 à 30 % de places disponibles.

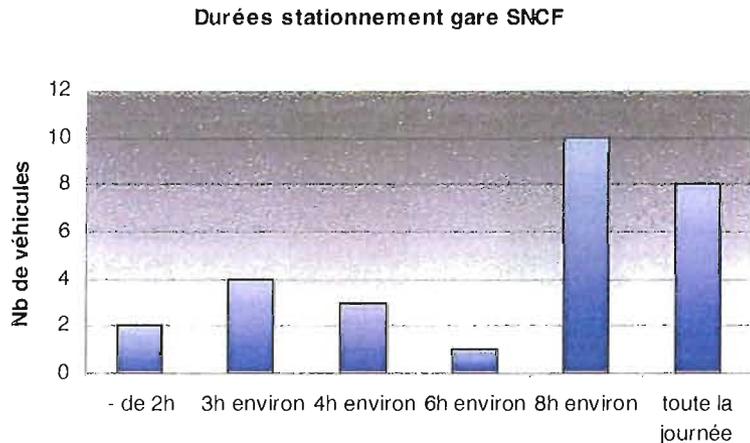
Diagnostic

- ❑ On peut sans trop de risques envisager de réaffecter une part de l'espace de stationnement à d'autres usages. Il faut bien sûr retrancher des places inoccupées une part de 'friction', c'est-à-dire une part des places restant vides de manière à ce qu'un visiteur trouve aisément une place dans le secteur de son choix.
- ❑ L'importance globale des longues durées permet une intervention relativement douce. Cette demande spécifique peut sans trop de dommages être reportée sur des secteurs éloignés de 300 à 400 m (employés des commerces et des administrations, etc.)

NB : les chiffres repris ici ne représentent que les places comptabilisées, soit un échantillon qui comporte environ la moitié du nombre total de places. Néanmoins les rapports sont bien réels. A nombre de places égal, le report de quelque 150 usagers long terme offre potentiellement une capacité de stationnement équivalente à plus de 800 usagers stationnant une heure.

7.3 Secteur de la gare SNCF

Dans le secteur de la gare, les durées de stationnement ont été relevées avec un degré de précision moindre, à 8h, 10h, 12h, 15h30 et 18h.



Le graphique ci-dessus montre que les véhicules qui stationnent sont presque tous dans les catégories de longue durée, avec une part prédominante pour des durées de 8 à 10 heures.

Hormis 7 voitures présentes à deux relevés et deux à un seul des relevés, tous les véhicules stationnent quasiment la journée entière. C'était relativement prévisible, et c'est donc bien confirmé.

En pratique, il s'avère que c'est la rangée de stationnements la plus proche de l'entrée de la gare qui voit encore une certaine rotation. La zone face à la voirie ne concerne que des durées très longues, de même que la zone de l'autre côté de la D916, bien qu'elle soit gérée en zone bleue à durée limitée.

Il existe d'évidence une certaine demande pour un parcage à la journée facile d'accès et proche de la gare. L'ampleur ne doit pas en être exagérée, la capacité totale ne devrait pas excéder 40 véhicules.

Dans le cadre d'un réaménagement, la place de la gare devrait offrir un accès aisé aux piétons, cyclistes, bus et voitures en 'dépose-minute'. Le stationnement de longue durée pourrait le cas échéant être reporté de l'autre côté des voies, tout en restant à proximité immédiate des quais et du passage sous voies.

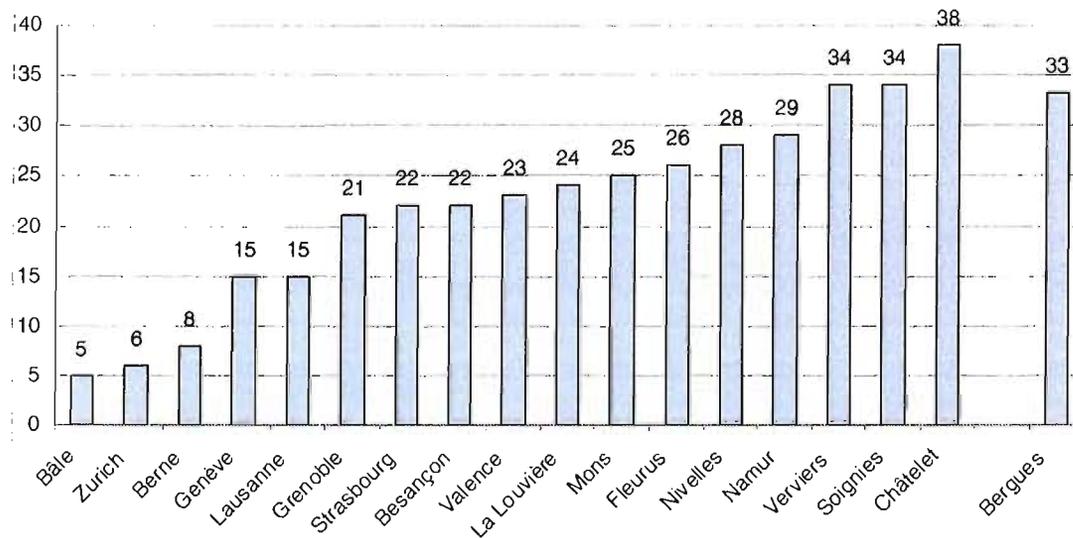


7.4 Conclusions globales

Bergues dispose d'une large réserve de places de stationnement. Elle se situe dans le lot des villes les mieux équipées dans ce domaine.

La mise en place d'un système de gestion des durées de stationnement devrait permettre de définir les priorités d'accueil désirées pour résidents et visiteurs, tout en libérant l'espace pour des interventions sur les espaces publics importants.

Nombre de places / habitants + emplois



La question qui subsiste sera donc celle des choix en matière de priorités et de localisation dans l'espace, plutôt que celle de l'extension de la capacité.

Cette situation est plutôt favorable à l'optique de réaffecter une part de la voirie à la qualité de vie et au séjour.

Si pour cela des mesures d'accompagnement, telles qu'un stationnement extra-muros pour touristes et autocars, seront utiles, elles ne doivent pas nécessairement avoir une grande ampleur.

8. Conclusions du diagnostic

8.1 L'évolution urbaine de Bergues

La structure urbaine de Bergues présente une organisation réellement singulière !

Les limites communales correspondent aux fossés des glacis de fortification, limitant ainsi considérablement la taille même de la commune.

Au sein des fortifications, l'histoire de Bergues a façonné un tissu urbain très dense, dans lequel chaque m2 assure une fonction souvent vitale pour la ville. Au nord, la présence de l'eau et à l'est le jardin de Saint-Winoc offrent une indispensable respiration à la ville intra-muros.

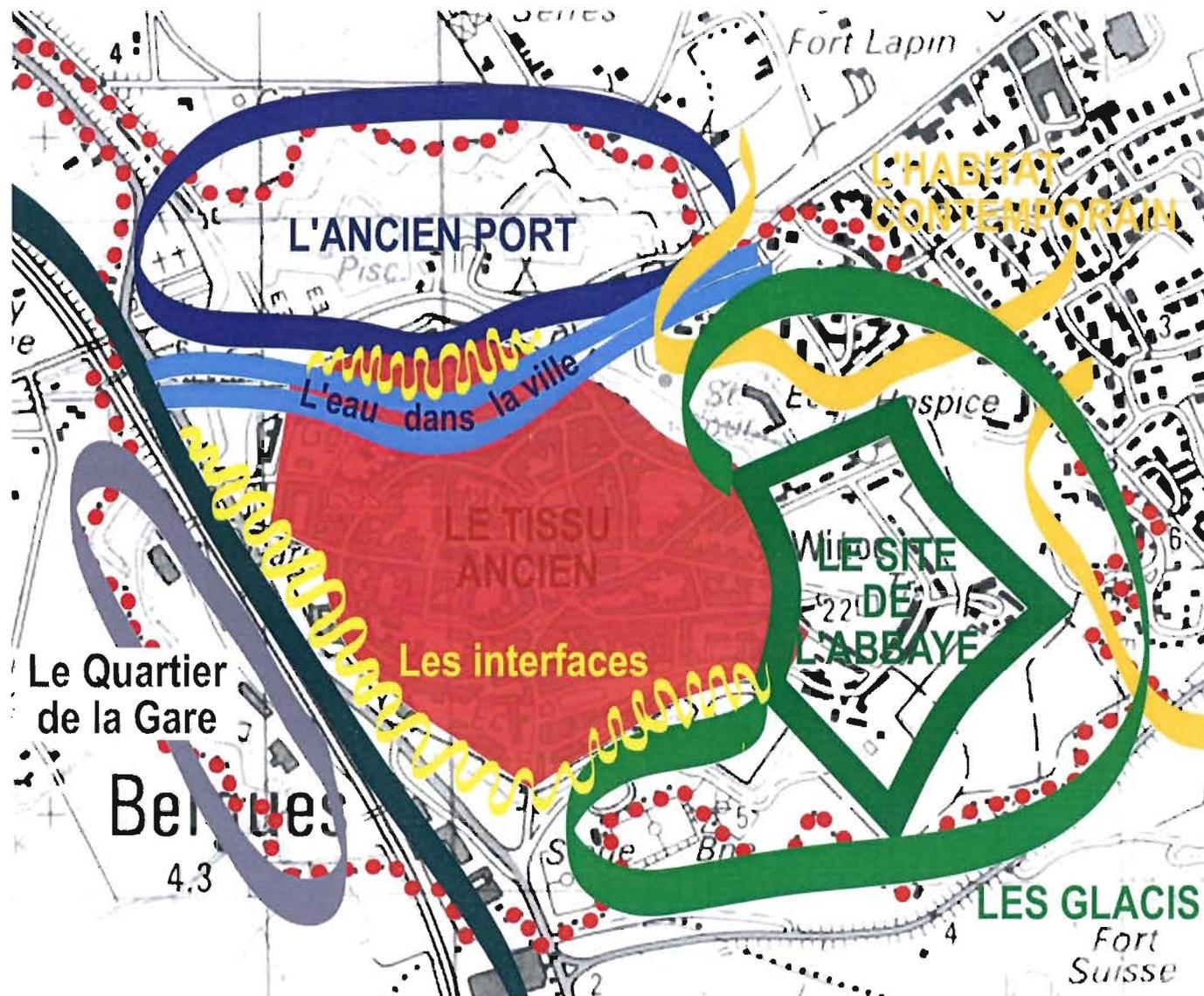
A l'extérieur de l'enceinte, les glacis et fossés répondent à des fonctions urbaines plus variées, avec :

- au nord, le site de l'ancien port regroupe des fonctions ludiques comme le camping et des équipements sportifs. A la pointe ouest, le cimetière trouve un emplacement assez paisible mais difficilement accessible par les piétons.
- au nord-est, les lotissements récents viennent profiter du caractère vert et aujourd'hui boisé de glacis.
- au sud-est, les jardins familiaux et les équipements sportifs occupent les terres basses de Bergues.

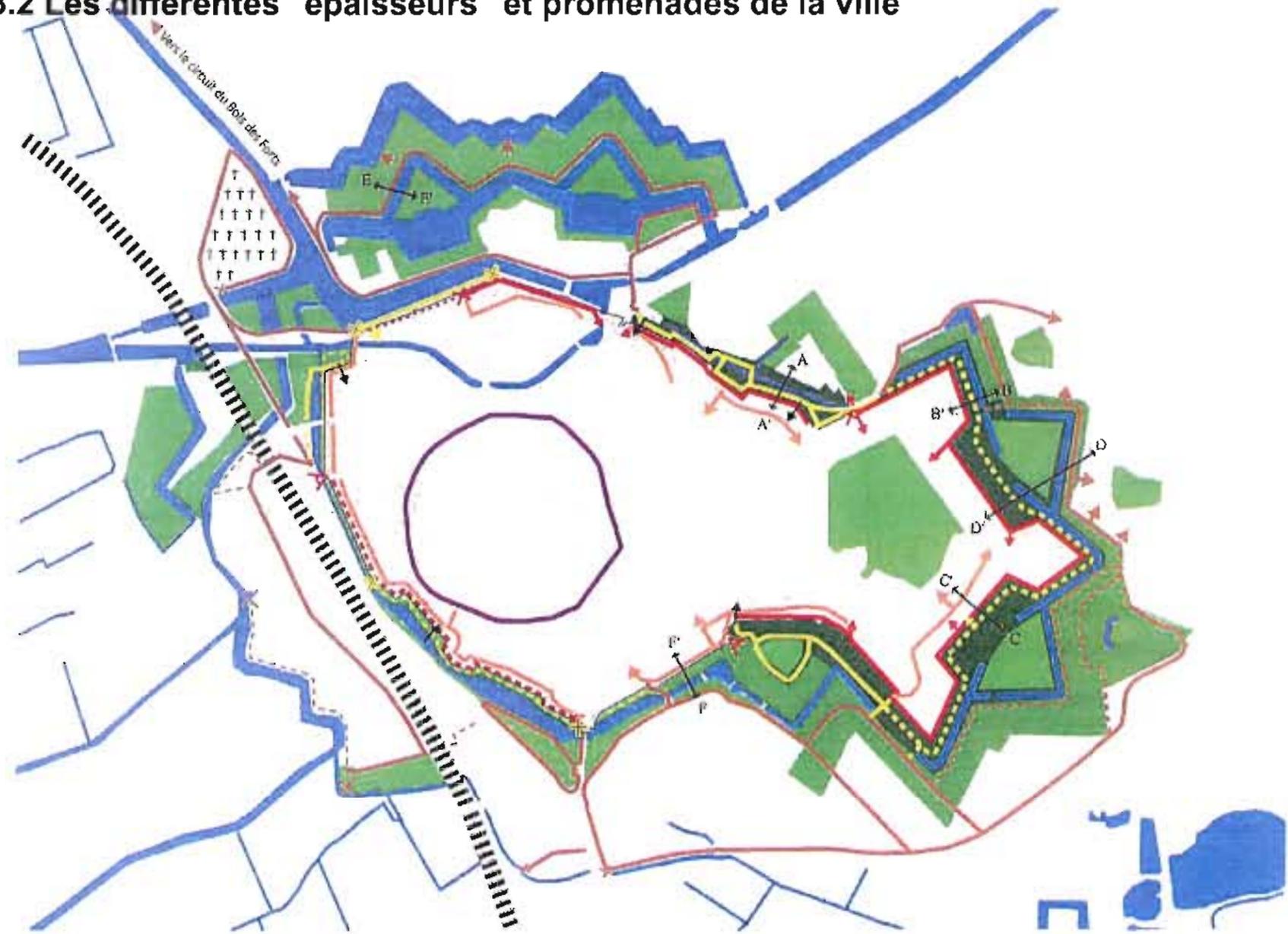
Tous ces espaces, représentant la majeure partie du territoire de Bergues, ne connaîtront aucune mutation sérieuse dans les décennies à venir. « L'intervention » se limite, dans ces secteurs, à la mise en valeur du patrimoine existant.

Seules les interfaces entre les îlots bâtis et les remparts présentent quelques opportunités à garder en mémoire. Ces arrières aux usages anciens strictement militaires, offrent aujourd'hui un visage quelque peu confidentiel de la ville. Ils peuvent lorsqu'ils présentent une emprise suffisante répondre peut-être à de nouveaux besoins urbains.

Enfin le secteur de la gare demeure la seule alternative possible dans le développement de la ville. Des projets intercommunaux prennent corps, notamment avec la commune de Bierne (canoé kayak ...). L'aménagement de « cette ultime réserve » doit toutefois s'imaginer dans le plus grand respect de la qualité patrimoniale de Bergues.



8.2 Les différentes "épaisseurs" et promenades de la ville



| | |
|---|--|
|  | Tour de la première enceinte |
|  | Chemin aux franges de la ville |
|  | Promenade haute |
|  | Possible, non matérialisée |
|  | En mauvais état |
|  | Promenade au pied des remparts (pour partie dans le fossé) |
|  | Existante, non matérialisée |
|  | Le grand tour des remparts (comprenant le chemin couvert, en hauteur) |
|  | Possible, non matérialise |
|  | Inaccessibilité |
|  | Liens |
|  | Aménagement de points de vue |
|  | Passage au travers de la fortification |
|  | Fossé à l'intérieur des fortifications |

Comme dans toutes ses fortifications, Vauban s'est adapté au site et a tiré parti de ses atouts principaux : le relief et l'eau. Aussi les profils défensifs sont-ils très différents au Nord et à l'Est, ce qui crée des promenades et des horizons divers.

Par simplicité on peut distinguer **4 grandes façons de pratiquer à pied ce territoire**, en empruntant :

- 1) Le chemin situé "aux franges de la ville et du rempart"** (qui crée le plus de liens entre la ville et sa fortification).
- 2) La promenade haute** (qui emprunte les courtines et permet une vue panoramique haute).
- 3) La promenade au pied des remparts**, pour partie dans le fossé (qui longe souvent l'eau de la cunette ou des canaux).
- 4) "Le grand tour" des remparts** (comprenant "le chemin couvert" qui relie les nouveaux quartiers entre eux et avec les fortifications).

Constats :

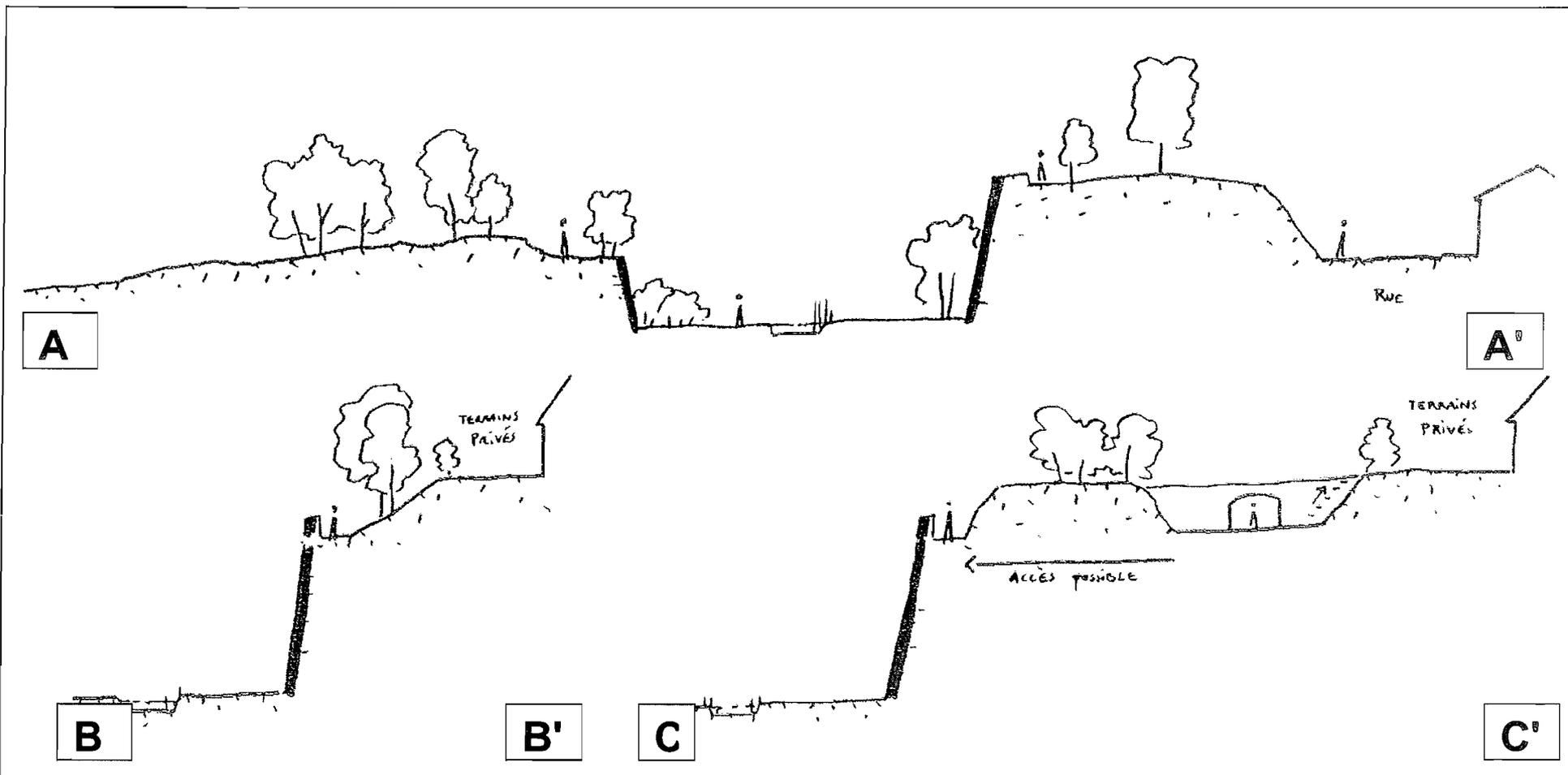
- Peu de liens entre les différentes promenades,

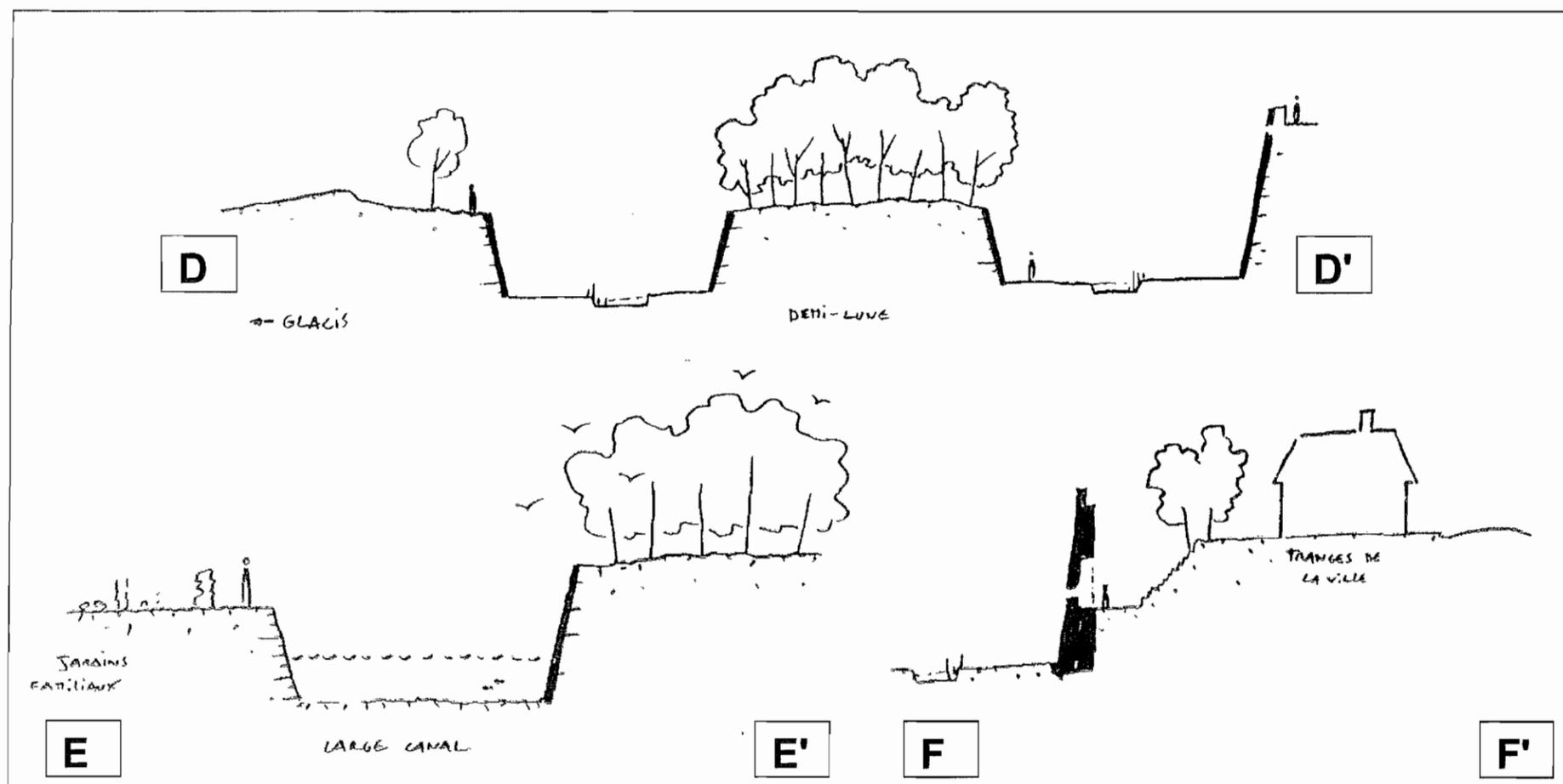
L'urbanisme de la ville, qui traduit un système défensif, ne devait en rien faciliter l'intrusion. Seuls les portes, les poternes, les escaliers, les passages souterrains permettent le passage intra / extra muros et relient les promenades situées à des hauteurs variées.

- Deux éléments constituent aujourd'hui des **ruptures fortes** dans la continuité des cheminements, en dehors des remparts qui demeurent infranchissables par endroits :

- L'eau au Nord-Ouest
- La voie ferrée à l'Ouest

Différentes perceptions le long des remparts





Conclusions :

- **Les difficiles liaisons entre les nombreux chemins à l'Est font partie de la singularité du lieu et ne nécessitent pas de changements.**

- **La nécessité de liaison et de mise en valeur des quartiers ouest**

La carte exprime clairement les enjeux de liaison qui se situent à l'ouest de la ville. En reliant plus fortement ces quartiers au reste de la ville, c'est tout un pan du territoire de Bergues qui voit son avenir se jouer en terme de développement urbain, et de "vitrine positive" à créer pour la ville.

C'est également une partie urbaine qui, au regard du reste de la ville laisse moins de place à la nature, aux arbres... Pour que le "grand tour" des remparts traverse des ambiances agréables pour le piéton, il serait intéressant de favoriser des séquences plus végétales.

- **La liaison avec le nord de la ville**

Au nord de la ville, les chemins empruntant le canal du Roi et le canal intérieur forment une promenade appréciée par les habitants. L'eau, en véritable moyen de défense, constitue une barrière physique. Un système de liaison par barques pourrait être envisagé.

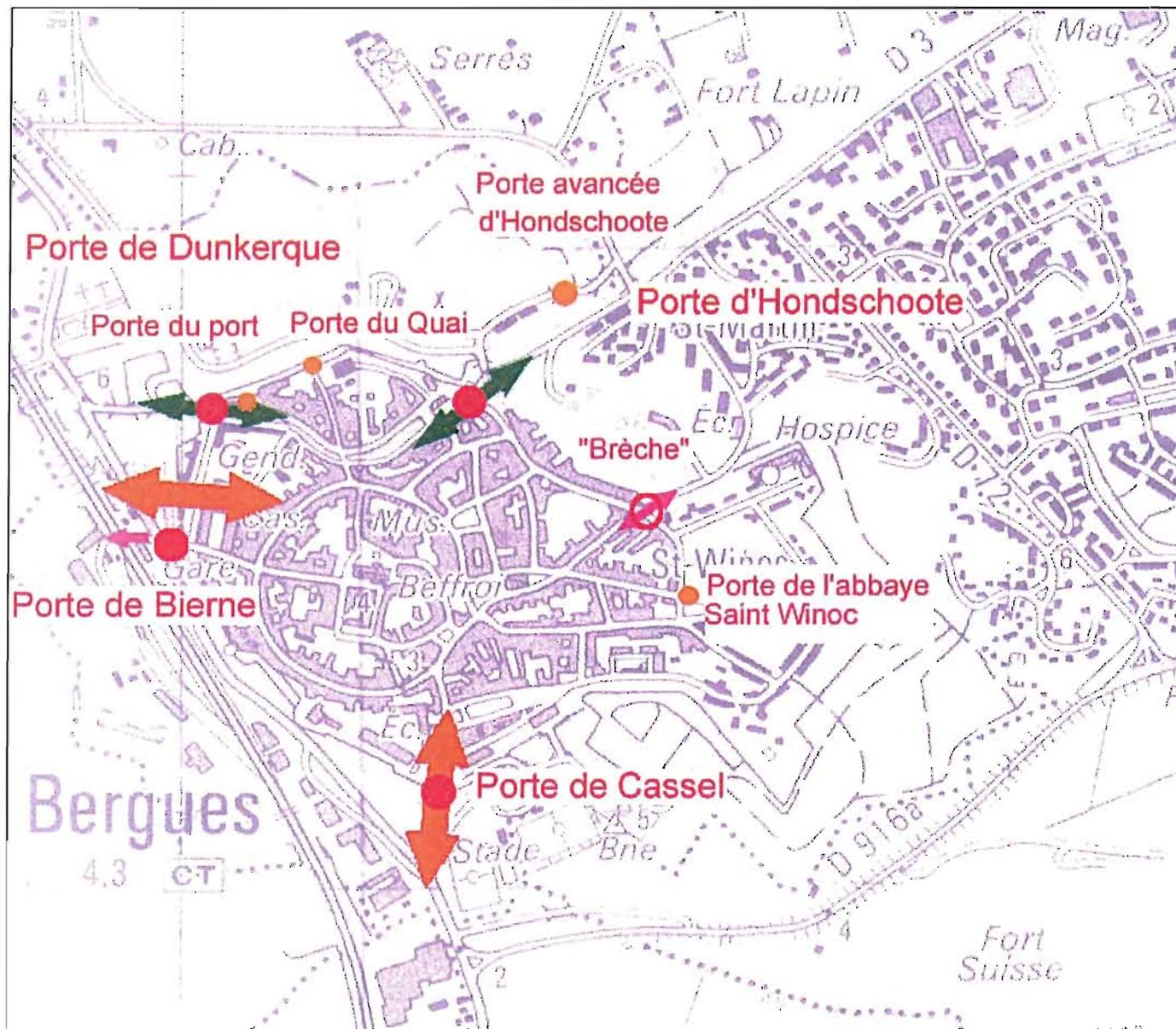
- **Les enjeux touristiques**

La variété d'ambiances et d'horizons qu'offrent ces différents parcours constituent un réel atout pour la ville et donc des enjeux touristiques.

Le maintien, l'entretien et la **continuité des boucles** de promenades doivent être une priorité.

La mise en lumière du rempart côté Ouest, principalement, et de la rue des remparts est tout aussi importante.

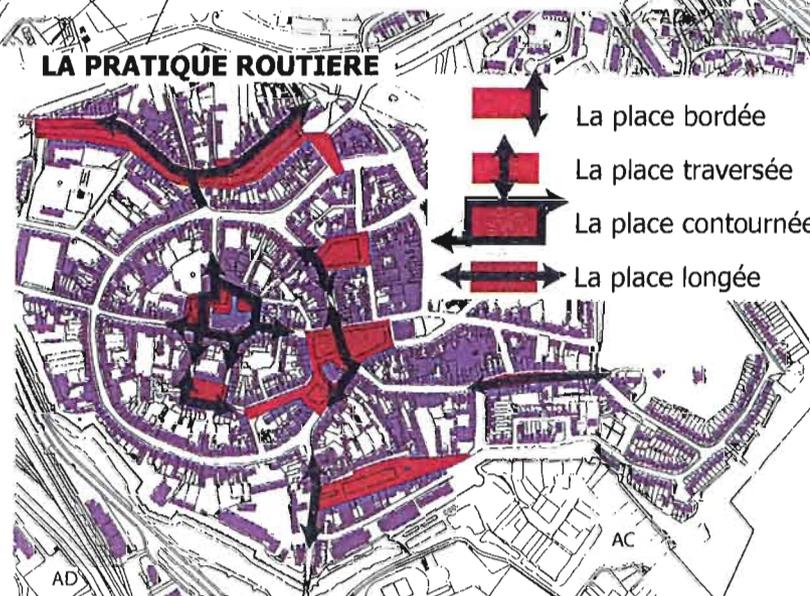
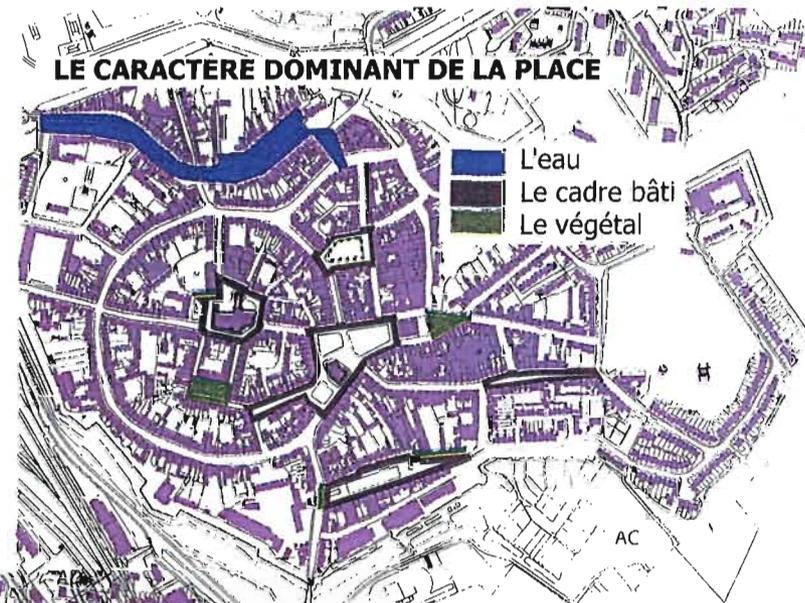
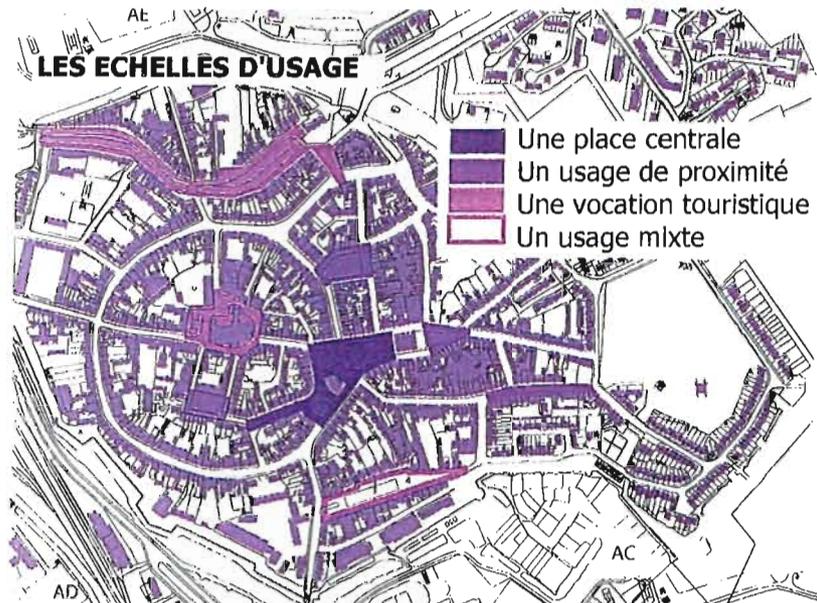
8.3 Les portes



Circulation

- **entrées principales** et flux de circulation majeures par la **porte de Cassel** et le **pont** de la rue de l'Arsenal
- **transit Est-ouest** et entrée dans la ville assez importants par la **porte de Dunkerque** et la **porte d'Hondschoote**
- **circulation interquartiers** et entrée ouest secondaire par la **"brèche"**
- **sortie** secondaire par la **porte de Bierne**

8.4 La complémentarité des places



8.4 La complémentarité des places

Le diagnostic des espaces publics de la ville insiste très largement sur la grande diversité des places ou marchés de Bergues. Ambiances, usages, perceptions ... assurent la qualité ou d'ailleurs la « non qualité » des espaces publics. Pour être apprécié l'espace public doit être compris. Chaque pratique impose son propre vocabulaire, son propre langage urbain ... En outre à Bergues, le nombre et la proximité des places, placettes ou simple élargissement de la voirie multiplient l'offre et complexifie la lecture de la ville.

Certains espaces fonctionnent parfaitement parce « leur aménagement sert leur fonction. C'est le cas :

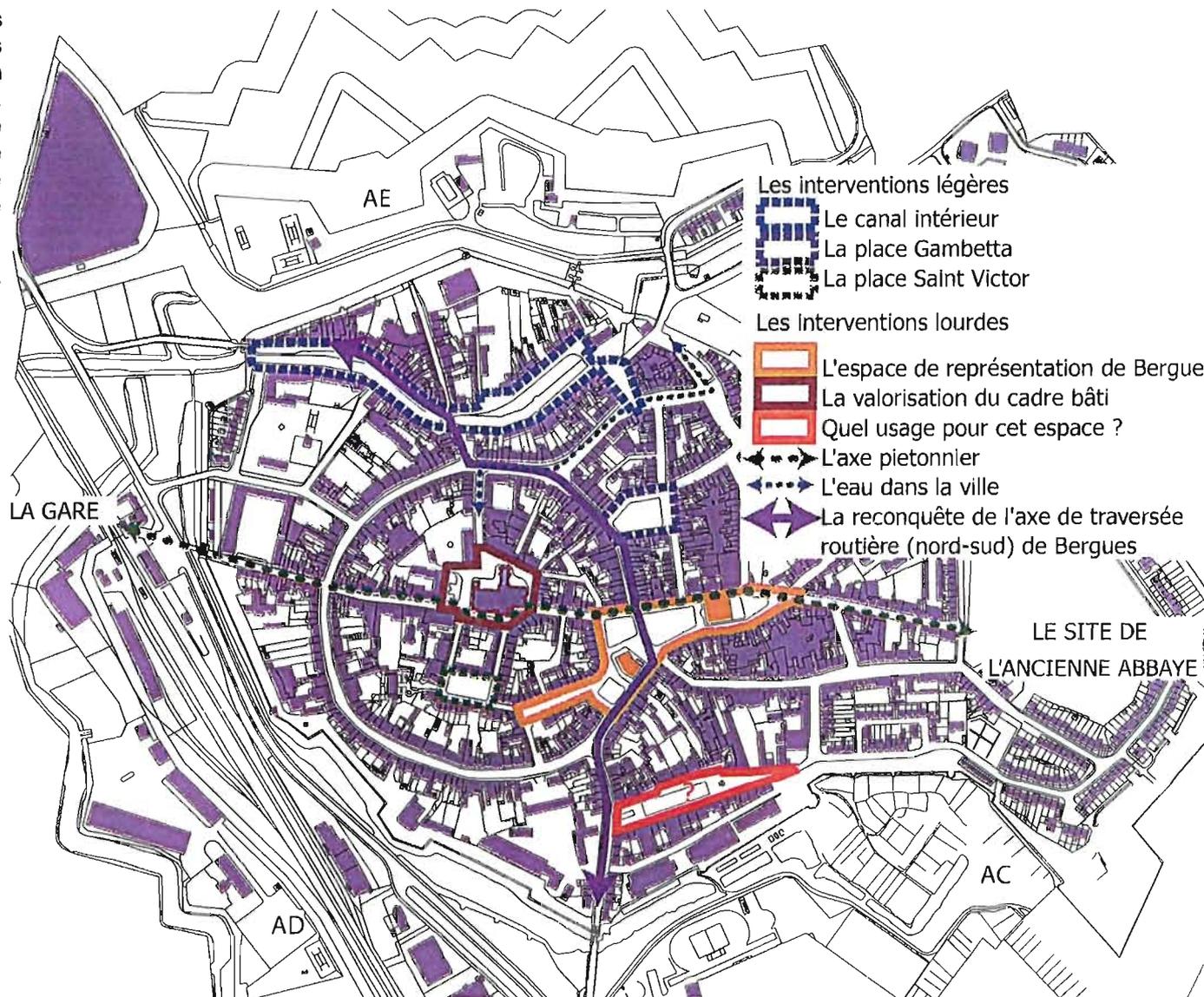
- du canal intérieur, qui raconte à qui veut l'entendre l'histoire de Bergues,
- de la place Gambetta, qui répond aux pratiques urbaines de proximité notamment avec ses commerces,
- de la place Saint Victor, qui offre un espace de verdure aux habitants du quartier.

D'autres espaces méritent un aménagement permettant d'une part de qualifier le lieu concerné et d'autre part d'assurer la complémentarité entre toutes ces places :

- la place de la République doit devenir l'espace de représentation de la ville ...
- le contour de l'église mérite d'affirmer son statut d'espace de mise en scène du cadre bâti environnant ...
- le Marché aux bestiaux se trouve aujourd'hui pénalisé par l'absence de réelle fonction offerte à cet espace. Sa valorisation passe avant tout par la définition d'un statut clarifié ...

Enfin la mise en place d'un axe piétonnier de découverte (est-ouest) met en tension la gare, le contour de l'église, la place de la République et Saint-Winoc.

Le travail de l'eau dans la ville et l'accompagnement d'un axe de transit routier nord-sud, la reconquête des espaces publics dévolus à la voiture ... constituent d'autres pistes à creuser !



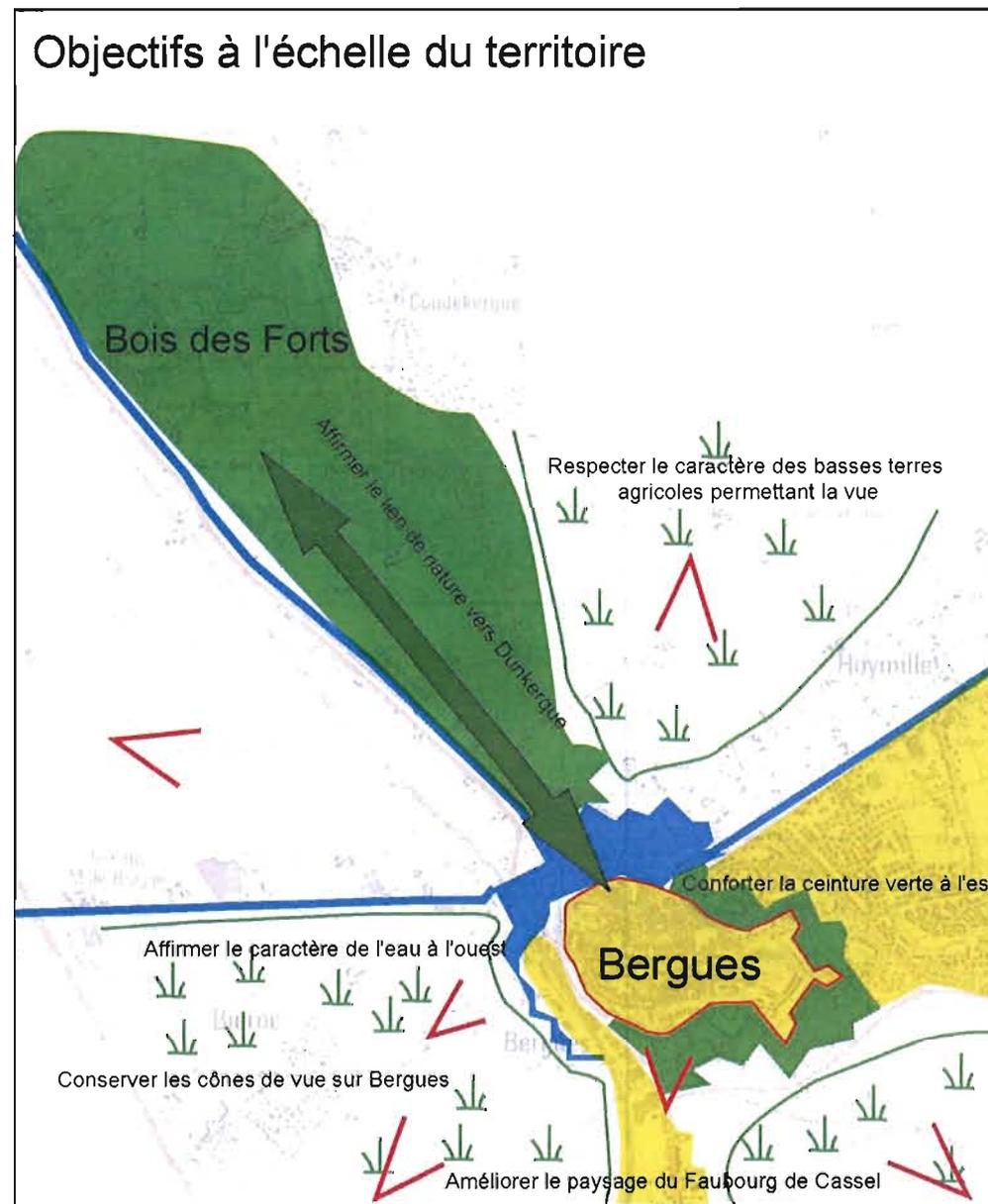
Bibliographie

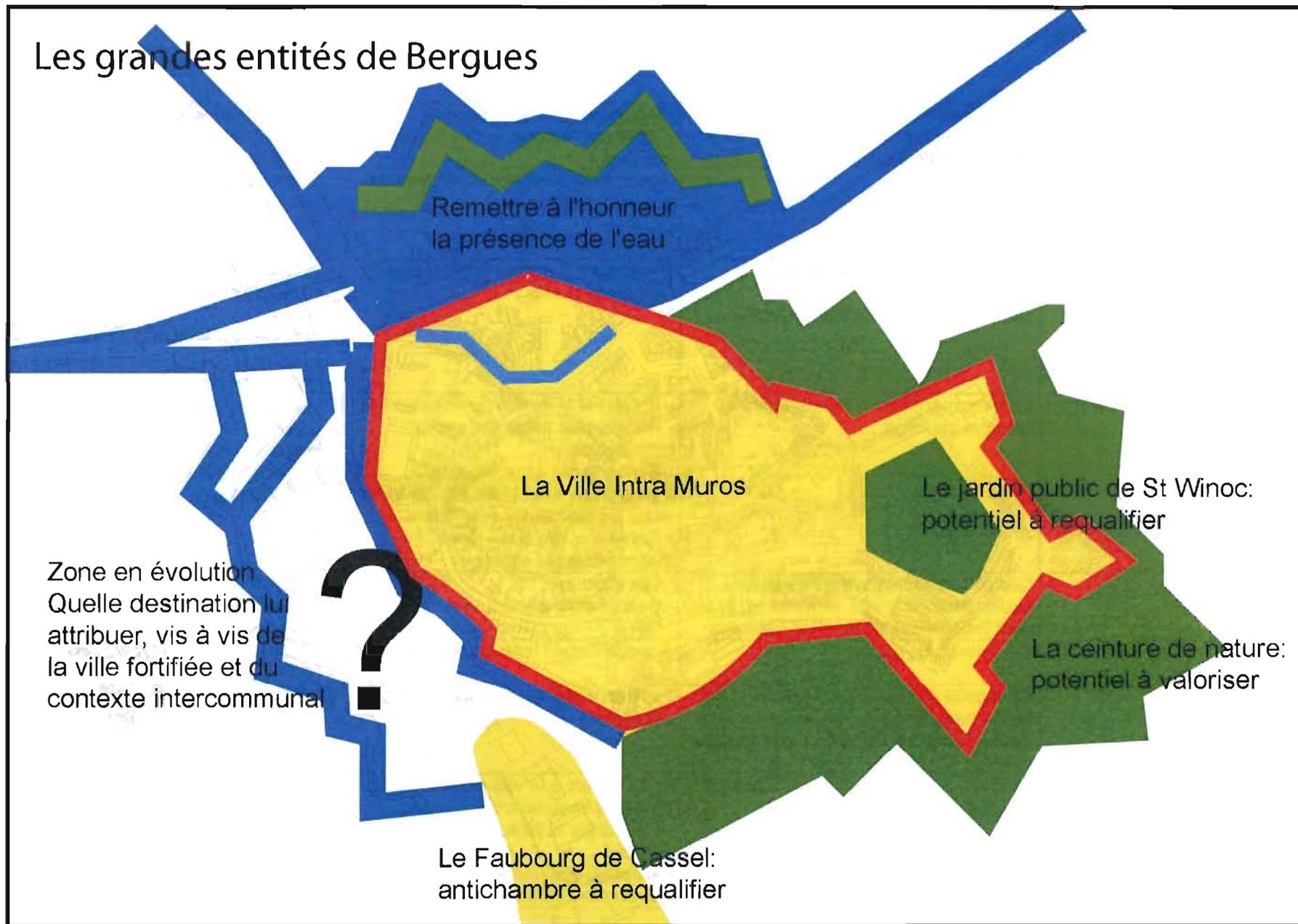
- «Trame Verte », Conseil Général du Nord
- « Guide pour un projet partagé, Bergues », C.A.U.E.
- Etude FAN Cadre de vie de G.Noyon.
- « Places Fortes bastion du pouvoir », Nicolas Faucherre, éditions R.E.M.P.ART.
- « VAUBAN », Michel Parent-Jacques Verroust, éditions Jacques Fréal

- « L'Abbaye Bénédictine Saint Winoc à Bergues », D.Joseph-François Séminaire 1989-1990 Villes d'Abbayes (Bernard Hervé)
- Etude FAN Cadre de vie
Aménagement du Faubourg de Cassel ACT, Atelier 003, Atelier Tangente
Commande du Conseil Général du Nord

Schéma directeur

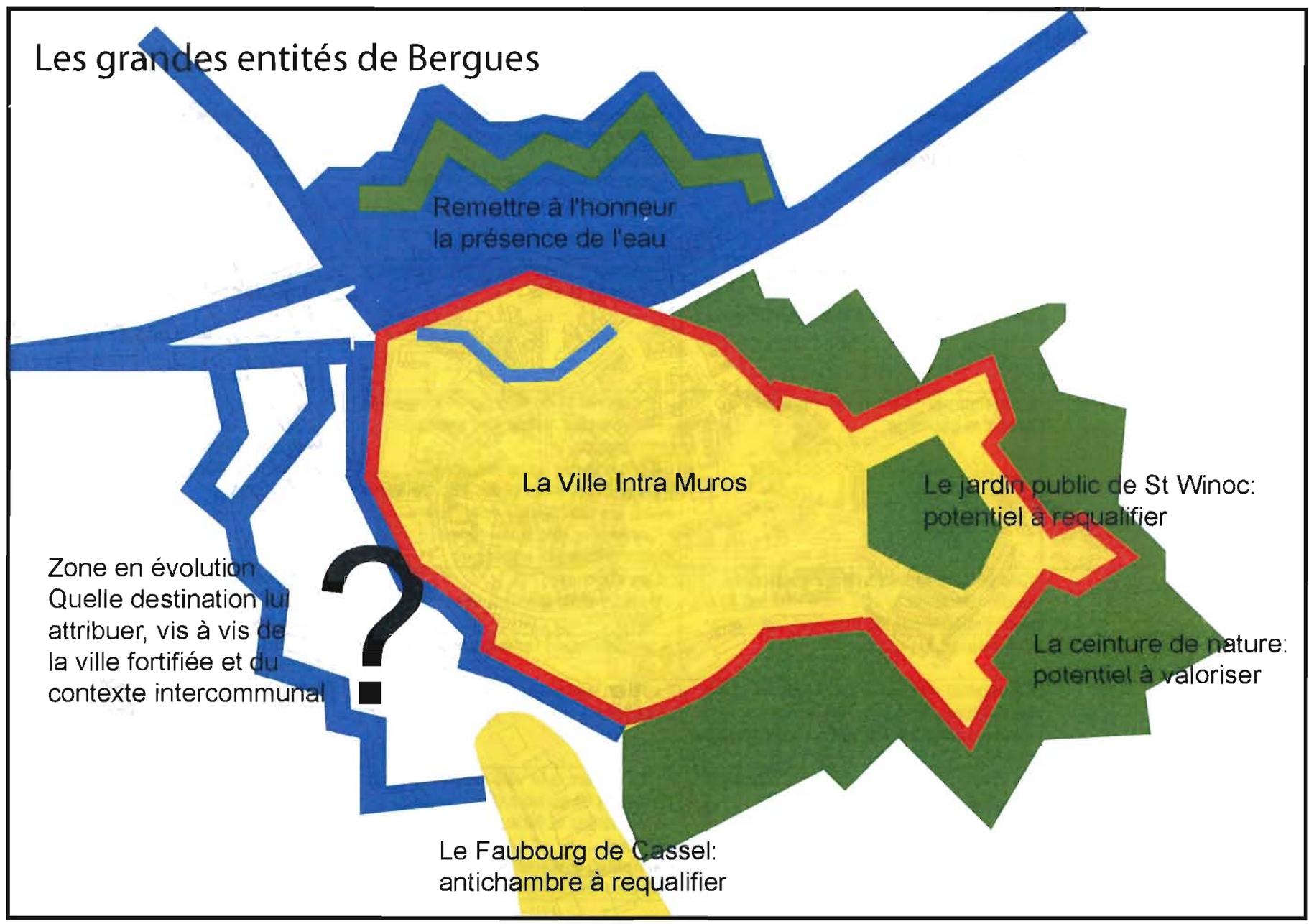
1. Objectifs de paysage à l'échelle du territoire





2. Objectifs pour les éléments liés à la nature

| | Constat | Objectif | Action |
|---------------------------------------|---|--|---|
| Vues | Certains points de vues sont totalement bouchés, voilant le caractère fortifié de la ville et la perception de la campagne environnante | <ul style="list-style-type: none"> - Restituer des points de vues « originels » depuis la ville ou depuis la campagne - Conserver la fermeture visuelle du boisement à l'est | <ul style="list-style-type: none"> - Aménager la zone des terrains de sports afin de dégager la vue sur les remparts depuis l'entrée sud de la ville - Améliorer l'image de la zone d'activité au sud ouest de la ville, aujourd'hui véritable barrière visuelle vers la campagne |
| L'eau | La présence de l'eau dans la ville a régressé. Certains canaux sont inaccessibles | Remettre à l'honneur la présence de l'eau dans la ville | <ul style="list-style-type: none"> - Recreuser certains canaux au centre - Etablir des connexions visuelles vers l'eau - Créer des franchissements pour accès - Entretien des fossés et améliorer la qualité de l'eau |
| Le végétal extra muros à l'est | Ce boisement est un lieu attractif presque sauvage | <ul style="list-style-type: none"> - Préserver la qualité de ce boisement - Rendre plus lisible ses accès principaux - Conserver le caractère des fortifications sans créer trop de liaisons entre les différentes épaisseurs - Conserver des demi-lunes inaccessibles et sauvages | <ul style="list-style-type: none"> - Entretien le patrimoine arboré - Réaménager certains chemins - Restaurer les murs des remparts - Assurer des vues au sein des fortifications |
| Les jardins familiaux | Ces jardins représentent l'espace de jardin réduit de la ville intra muros. Ils sont indispensables pour les habitants | <ul style="list-style-type: none"> - Les affirmer - Rendre possible leur vue | - Continuer à étendre leur surface sur les terrains périphériques accompagnés des équipements adéquats |
| La RD 916 | Caractère trop routier | A requalifier en fonction des remparts | Façonner un aménagement paysager de qualité mettant en valeur le rempart |
| Le végétal intra muros | Le végétal s'exprime par le jardin public de l'abbaye St Winoc, les squares, les alignements, les frondaisons des jardins privés | Faire en sorte que le végétal soit plus structurant | Planter des alignement structurants avec des arbres à la bonne échelle |
| Le jardin de l'abbaye St Winoc | La connexion du parc avec la ville n'est pas claire | <ul style="list-style-type: none"> - Lier le parc à la ville mais aussi aux remparts et au bois des remparts - Requalifier la terrasse du jardin de l'abbaye - Amplifier le caractère végétal des rues aux abords de l'abbaye | <ul style="list-style-type: none"> - Aménager les jardins de l'abbaye - Planter d'arbres les rues environnantes - Aménager pour rendre lisible les liaisons avec les remparts |



Les éléments liés à la nature

- Légende: Les éléments liés à la nature**
-  Paysage rural à préserver et à connecter à la ville
 -  Point de vue à retrouver (ou à préserver) depuis l'extérieur de la ville
 -  Panorama à retrouver depuis la ville
 -  Remettre à l'honneur la présence de l'eau
 -  Recreuser les canaux disparus
 -  Passerelle piétonne à créer
 -  Espaces majeurs végétalisés à préserver
 -  Affirmer les jardins familiaux
 -  Espace sportif à requalifier
 -  Zone d'activité à requalifier
 -  RD 916 à requalifier
 -  Espaces urbains végétalisés à promouvoir
 -  Liaisons douces à conforter



3. Principes d'aménagement du centre ville

Constats :

Une ville intra-muros :

- surchargée et banalisée par la circulation routière (automobiles, bus, camions ...),
- particulièrement dense,
- n'offrant pas une pratique piétonne évidente,
- dans laquelle les espaces publics ne participent pas à la valorisation et à la lisibilité urbaine,
- ne disposant que très rares espaces mutables à « économiser »,
- devant répondre à une multitude de fonctions contemporaines pas toujours compatibles avec la ville fortifiée,
- possédant un parc urbain circulaire (les remparts), présentant des discontinuités,
- offrant des franchises extra-muros, hétérogènes et peu adaptées au sud (la zone industrielle et les équipements sportifs ...)

Objectifs :

Les objectifs peuvent se résumer à :

- **la préservation des valeurs patrimoniales de Bergues (urbaines, paysagères, architecturales ...)**
- **la valorisation des espaces publics (les places, les promenades des remparts ...)**
- **la programmation en amont de la reconversion des espaces mutables,**
- **la mise en cohérence des franges extra-muros entre elles et avec la ville intra-muros ...**

Actions :

- Limiter les traversées de Bergues aux usages de dessertes de la ville (cf. Les propositions concernant les déplacements). Concentrer les pratiques automobiles sur trois accès (Cassel, Hondshoote et Arsenal) et sur les rues Cornette, Lamartine, Nationale, Faidherbe, de l'Arsenal, Anglaise, Vauban ... et d'une manière secondaire les rues Faidherbe, Carnot, du Coq et des Capucins.

- Réaménager les espaces publics de Bergues, conformément aux fonctions qu'elles doivent servir :

- * la place de la République et ses places connexes en espace de représentation de la ville,
- * le contour de l'église St Martin et le jardin St Winoc en lieux à vocation touristique,
- * la place du marché aux Bestiaux, la porte de Cassel et le parvis de la gare en espaces de mise en scène de la ville,

- Poursuivre la valorisation des autres espaces publics :

- * la place Gambetta comme espace de vie des habitants de Bergues,
- * le canal intérieur en lieu touristique mettant en scène l'eau dans la ville,
- * la place St Victor en espace vert de proximité,
- * les fortifications en parc urbain circulaire retrouvant ses continuités disparues ...

- Etudier le devenir de chaque espace mutable :

- * A – le site de l'Arsenal à vocation urbaine,
- * B – le site des anciennes Poudrières à vocation culturelle et touristique,
- * C – le site EDF pouvant assurer une nouvelle perméabilité entre le canal intérieur et le port,
- * D – un site privé à examiner,

* E – les casemates de l'accès à la place Deroocq, méritant une restauration dont la vocation reste à définir,

* F – le site du bastion sud-est pouvant devenir le « théâtre » de manifestations culturelles et touristiques ...

- Soigner les espaces tampons entre le bâti et les fortifications.

- Matérialiser deux axes piétonniers mettant en relation :

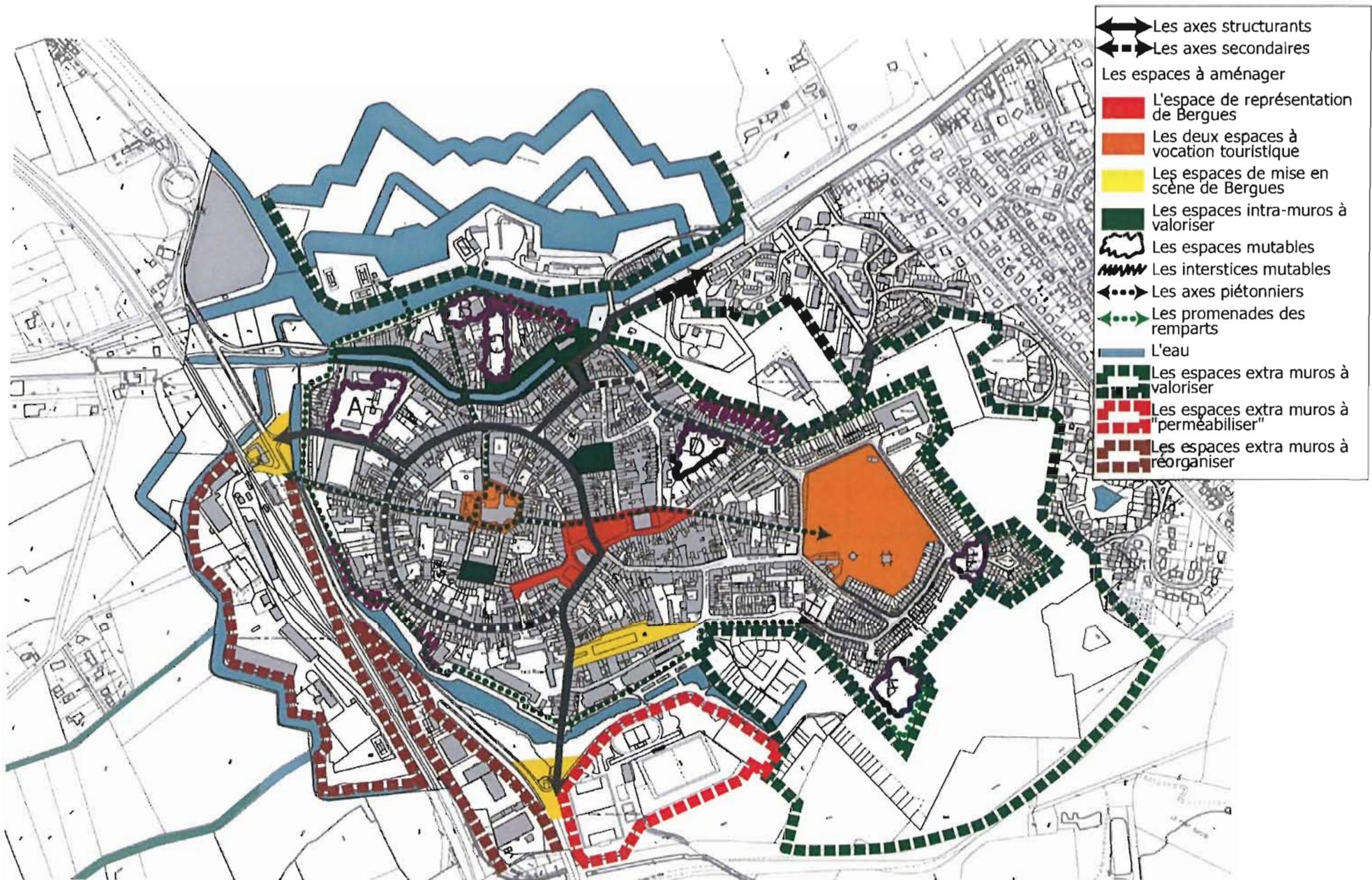
- * la gare, le contour de l'église St Martin, la place de la République, le jardin St Winoc et les promenades des remparts,
- * le contour de l'église St Martin, le site des anciennes Poudrières, le port, les promenades des remparts et un lien à définir (fixe ou mobile) le canal du Roi.

- Poursuivre la valorisation des espaces extra-muros de qualité :

- * les jardins familiaux,
- * les boisements est et nord-est,
- * le site du port.

- « Perméabiliser » le site des équipements sportifs.

- Entamer une reconversion lourde de la zone industrielle (cf. planches sur l'évolution de la zone industrielle)



4. Schéma Directeur Déplacements

4.1 Modes doux

| | Court terme 0-3 ans | Moyen terme 3-6 ans | Long terme 6-12 ans |
|--|---|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Aménagement d'un axe privilégié piétons sur 'l'axe noble' du centre de Bergues <input type="checkbox"/> Réservation du pont-levis de la Porte de Bierne aux seuls piétons et cyclistes (interdiction trafic automobile sauf véhicules d'intervention d'urgence) <input type="checkbox"/> Traversée fortement protégée à aménager devant la gare face Porte de Bierne <input type="checkbox"/> Dégagement de l'axe noble des fortes contraintes de stationnement automobile <input type="checkbox"/> Aménagement de zones de circulation et/ou de séjour réservées aux piétons <input type="checkbox"/> Politique d'information et de sensibilisation à la marche à pied | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Sécurisation du centre-ville par modération des vitesses (application de la zone 30 sur la majorité des voiries) <input type="checkbox"/> Mise en conformité progressive des bordures / trottoirs / autres espaces publics aux normes d'accessibilité PMR <input type="checkbox"/> Ouverture de nouvelles liaisons avec l'extra-muros | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Poursuite des efforts entrepris |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Création d'un prolongement à la piste cyclable de la D916 depuis le nord, devant la gare et rejoignant les itinéraires du faubourg de Cassel (projetés dans l'étude FAN faubourg de Cassel) <input type="checkbox"/> Aménagement de traversées de la D916 à la gare, et à proximité du carrefour avec D916a pour rejoindre la piste cyclable vers Hoymille et Hondschoote <input type="checkbox"/> Liaison cyclable entre ce carrefour et la Porte de Cassel <input type="checkbox"/> Aménagement de stationnements vélos <input type="checkbox"/> Politique d'information et de sensibilisation au vélo | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Sécurisation du centre-ville par modération des vitesses (application de la zone 30 sur la majorité des voiries) <input type="checkbox"/> Aménagement de stationnements vélos <input type="checkbox"/> Interconnexion de Bergues avec des réseaux cyclables à l'échelle des communes voisines et du département <input type="checkbox"/> Mise en place d'itinéraires touristiques à l'échelle des communes voisines et du département | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Poursuite des efforts entrepris |

4.2 Transports en commun

| | Court terme 0-3 ans | Moyen terme 3-6 ans | Long terme 6-12 ans |
|--|---|---|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Création d'un pôle intermodal bus↔bus et bus↔ train à la gare de Bergues <input type="checkbox"/> Réorganisation des lignes en fonction de ce pôle intermodal, traversée du centre-ville réservée aux service des collèges et lignes régulières vers Coudekerque et Hoymille/Hondschoote <input type="checkbox"/> Politique d'information et de sensibilisation aux transports en commun | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Création d'un parc relais VP↔bus et VP↔ train à l'arrière de la gare de Bergues <input type="checkbox"/> Amélioration des relations trains avec Dunkerque, Hazebrouck (pôle étoile TER pour le Nord Pas de Calais) et Lille | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Poursuite des efforts entrepris |

4.3 Circulation et stationnement automobile

| | Court terme 0-3 ans | Moyen terme 3-6 ans | Long terme 6-12 ans |
|---|---|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Sécurisation de la D916 à hauteur de la gare SNCF <input type="checkbox"/> Études préalables à un bouclage de Bergues par le nord (liaison nord via pont sur le canal) | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Sécurisation du centre-ville par modération des vitesses (application de la zone 30 sur la majorité des voiries) <input type="checkbox"/> Réaménagement du carrefour de la Porte de Cassel <input type="checkbox"/> Dossier de réalisation de la liaison nord | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Mise en œuvre de la liaison nord au-dessus du canal <input type="checkbox"/> Aménagement des carrefours de la D3 et D72, cadénassant l'entrée nord de Bergues <input type="checkbox"/> Déclassement de l'ancienne D3 au centre de Bergues en voirie locale et axe piétons/vélos <input type="checkbox"/> Prolongation de la RD 916a si utilité (proposition établie par l'étude FAN pour le Faubourg de Cassel) <input type="checkbox"/> Raccordement de la zone de la gare SNCF à cette nouvelle voirie |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Réorganisation du stationnement au centre de Bergues (plan de gestion) <input type="checkbox"/> Politique d'information et de sensibilisation à l'usage responsable de sa voiture | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Création d'une zone de stationnement d'appoint extra-muros à la Porte de Cassel <input type="checkbox"/> Réaménagement des espaces publics du centre, avec report du stationnement suivant politique définie <input type="checkbox"/> Zones de livraisons à aménager | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> |

5 Objectifs pour le tourisme

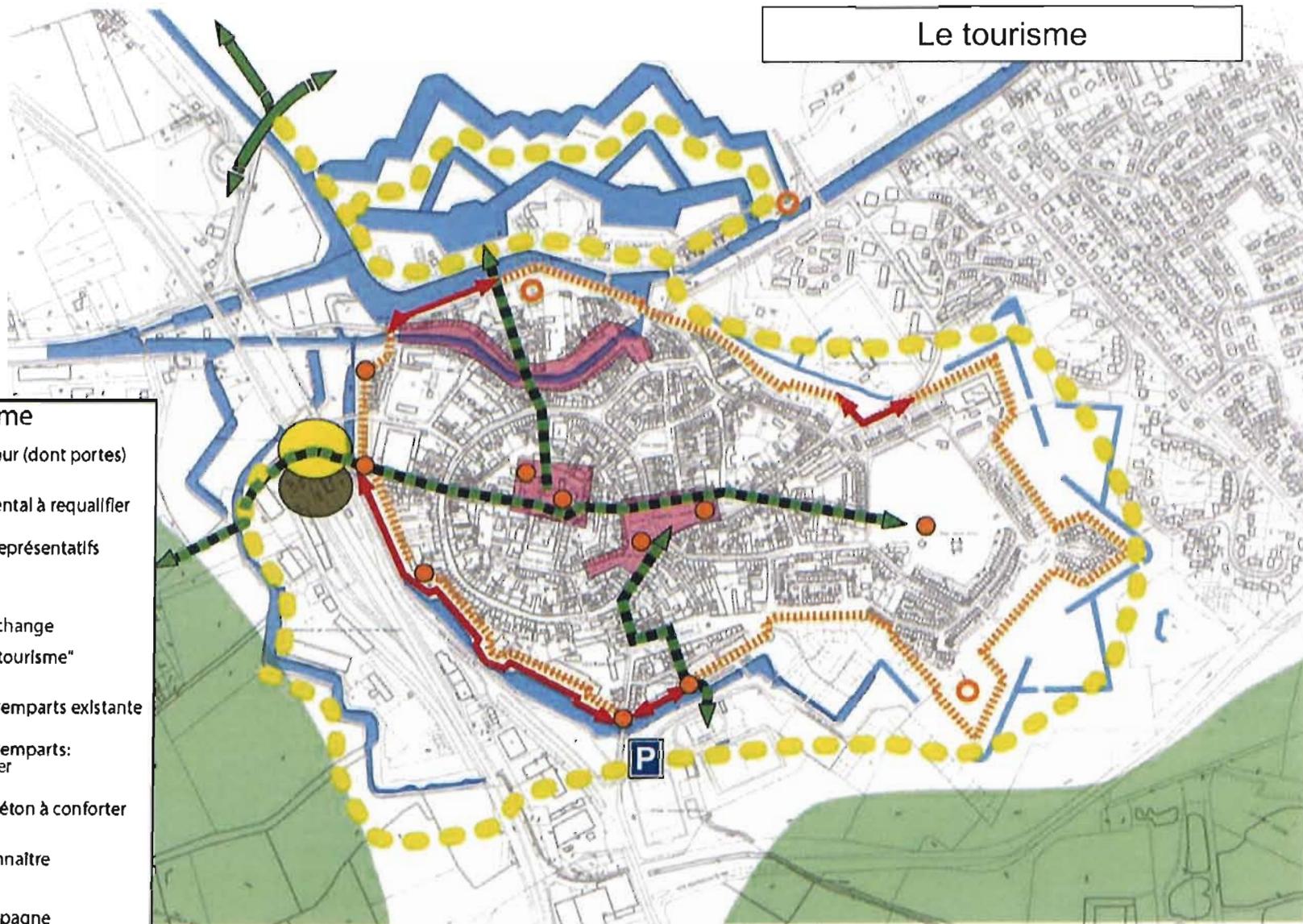
La mise en valeur du patrimoine historique et paysager constitue la clef pour un développement touristique et économique durable.

| | Constat | Objectif | Action |
|--|---|--|---|
| Accessibilité | L'accueil des touristes est peu évident | Inciter les touristes à pénétrer dans la ville à pied et à la découvrir à partir de l'extérieur des fortifications | - Favoriser un stationnement « touristes » gratuit à l'extérieur de la ville connecté au réseau de cheminements piétons |
| Signalétique | Quasi inexistante | Engager une véritable démarche globale | - Actions progressives discrètes efficaces à mettre en œuvre - Guides, panneaux explicatifs... |
| Patrimoine bâti | La ville possède un cadre urbain remarquable | Développer le tourisme architectural / patrimonial | - Préserver le cadre bâti et son environnement - Requalifier certains espaces monumentaux |
| Les espaces de représentation | Un potentiel fort | Valoriser ces lieux pour l'accueil touristique | - Créer des aménagements adaptés à l'accueil |
| Ville fortifiée | La promenade des remparts reste hasardeuse | Développer la connaissance et la curiosité de ce qui constitue les fortifications | - Boucler le tour de la ville - Signaler les parcours - Faciliter l'accès aux tours, portes, tunnels... |
| Cheminements piétons intra et extra muros | Les cheminements piétons ne sont pas lisibles malgré leur fort potentiel | Valoriser les cheminements existants | - Affirmer la continuité des cheminements - Mieux signaler les cheminements existants - Connecter certaines zones |
| Vélo | A partir de la gare il n'existe pas d'infrastructures destinées aux cyclistes | Développer le tourisme par le vélo | - Créer un parc de location de vélos (à la gare) - Faciliter le stationnement - Permettre l'accès à des zones |
| L'eau | Le réseau hydraulique est sous exploité | - Faire découvrir par le biais d'activités sportives et la promenade l'ensemble de ce réseau | - Créer des équipements adaptés à chaque activité (canoë, barque, tourisme fluvial...) - Créer des liens vers les canaux |
| Liaison ville campagne | Hormis par les véhicules cette liaison n'est pas réellement existante | Mettre en valeur la perception de la campagne et faciliter son accès | - Créer des cheminements adéquats - Ouvrir des vues |

Le tourisme

Légende : Le Tourisme

-  Monument majeur (dont portes)
-  Espace monumental à requalifier
-  Espace urbains représentatifs à affirmer
-  Pôle "Vélo"
-  Gare et pôle d'échange
-  Stationnement "tourisme"
-  Promenade des remparts existante
-  Promenade des remparts: section à restaurer
-  Cheminement piéton à conforter
-  Balade à faire connaître
-  Liaisons à créer entre ville et campagne
-  Paysage rural à préserver et à connecter à la ville



6. Evolution de la zone d'activités

Constats :

- Le constat est notoire à Bergues : la zone industrielle, (comme on la dénomme ici), est en terme d'image, en totale rupture avec la qualité patrimoniale, urbaine, architecturale, touristique ... de la ville intra-muros.
- Les franges immédiates, la route à fort trafic, la voie ferrée et d'une manière générale les bâtiments qui y sont implantés rendent particulièrement difficile, les liens, pourtant historiques, entre la ville et ses glacis ...
- Le projet de zone humide porté par le Conseil Général du Nord, redonne à ce secteur une vocation permettant d'imaginer de nouvelles compatibilités entre la ville intra-muros et sa plaine humide. La zone industrielle, outre son image, constitue dans ce projet, une véritable barrière entre ces deux sites.

Objectifs :

L'objectif est évident, mais particulièrement difficile à mettre en œuvre : **La ville doit retrouver une relation (et une cohérence) évidente avec ses franges immédiates et au-delà avec la plaine agricole.**

Actions :

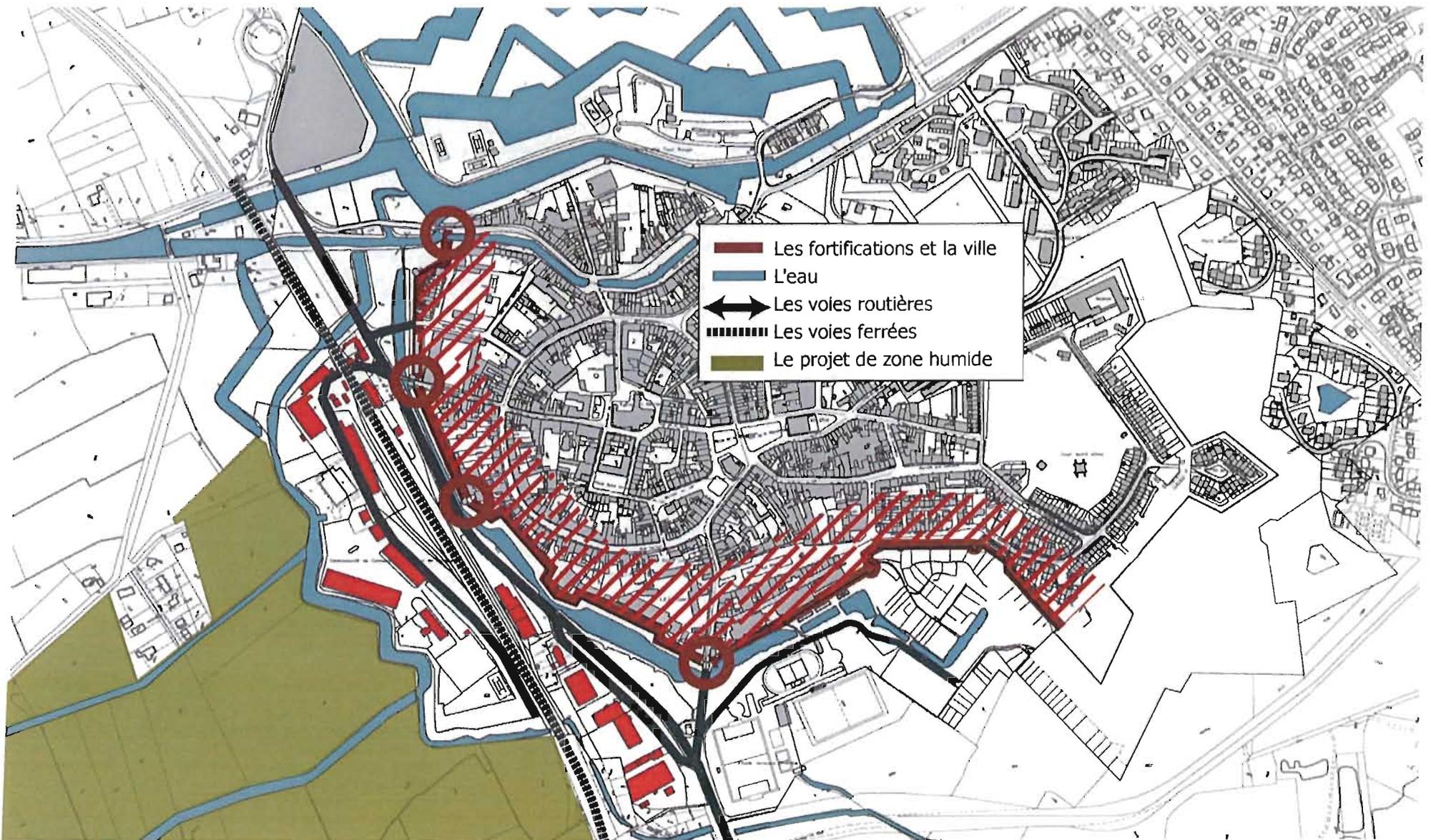
A cette étape de la réflexion, nous proposons un processus d'évolution de ce site en trois étapes. Cet exercice s'inscrit dans une démarche prospective permettant d'imaginer des scénarios particulièrement ambitieux, soumis ensuite au débat ...

Pour cette zone industrielle, la première étape consiste à créer un cadre végétal au premier plan, capable « d'entamer un dialogue » avec les fortifications particulièrement « imperméables » dans cette section. En outre cette plantation en contre-allée joue le rôle de filtre et permet de minimiser l'impact visuel de la zone. Pour esquisser un début de relation entre la ville et la zone humide, quelques cônes de vues et quelques liaisons piétonnes ponctuent ce cadre végétal ...

La deuxième étape, particulièrement ambitieuse et difficile, consiste à identifier d'une part les bâtiments mutables sur ce site, et d'autre part d'entamer un important travail d'acquisition foncière des bâtiments formant écran entre la ville et la plaine humide. La grande majorité des constructions nie complètement le site, en proposant une architecture banale et une implantation parallèle à la voie interdisant toute perméabilité visuelle et physique. L'acquisition et la démolition de ces bâtiments particulièrement négatifs paraissent un passage obligé, dans la reconquête de cette frange. A l'image des ouvrages avancés, entamer un travail d'intégration des bâtiments devant rester sur le site. Dans cette deuxième étape, le cadre végétal s'ouvre progressivement pour instaurer une relation évidente entre la ville intra-muros, ses glacis et la plaine humide.

L'ultime étape propose deux alternatives :

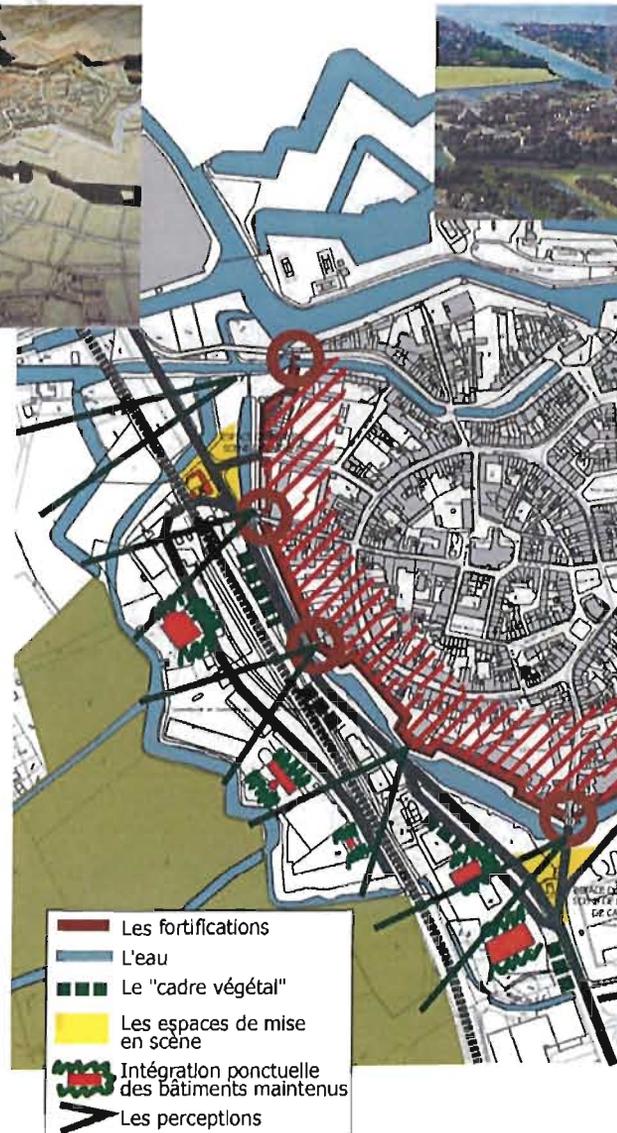
- limiter au strict minimum les implantations sur ce site, et travailler sur l'intégration de chaque élément au sein de la zone : la voie ferrée, la route et les quatre ou cinq bâtiments restants ...
- proposer un nouveau programme de constructions limitées à quelques sites assez étroits. Cette nouvelle zone favoriserait le travail sur la profondeur, sur la réalisation d'une nouvelle façade « compatible » avec la valeur de l'enceinte de la ville intra-muros, sur la proximité de l'eau ...



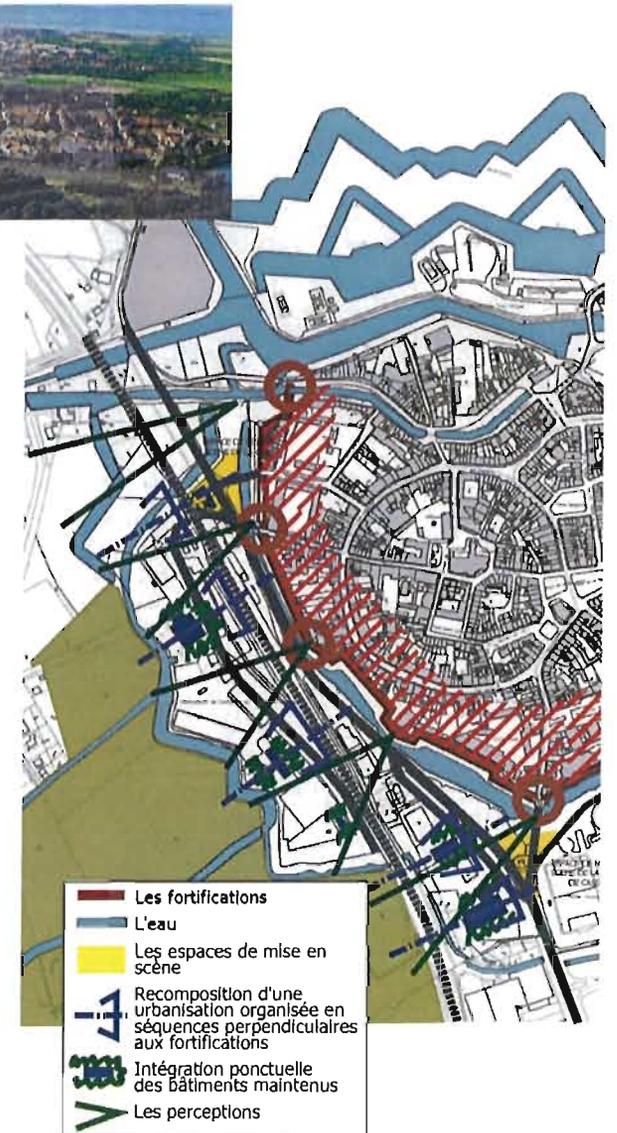
ETAT DES LIEUX DE LA ZONE D'ACTIVITES



ETAPE 1



ETAPE 2



ETAPE 3